auto motor und sport

Heft 23 7.November 1975 DM 2.50 E 1418 DX

Teststrecke 70 Millionen Km

Golf-Auswertung Leser beurteilen VW Golf

50 000 km-Dauertest BMW 525

Gut genug für Caroline?

Test Opel Manta GT/E

Europas stärkster Fronttriebler

Test Renault 30 TS

Test Aston Martin V 8

Englands stärkster Sportwagen

Erster Winter ohne Spikes

Alles über Schneeketten

..der Tag geht... Johnnie Walker kommt

(Born 1820 – still going strong)

** Smooth heißt: Angenehm mild, voll ausgereift und geschmeidig. Das ist Johnnie Walker, sein Charakter macht ihn zum meistgefragten Scotch in der Welt. Goldleuchtend in der klaren Vierkantflasche.*

Wir bitten um Ihre Mithilfe

Ferdinand Simoneit

Das ist jedem Autofahrer schon mehr als einmal passiert: Er konstatiert sinnlose Verkehrsschilder oder Straßenführungen, die Quelle von Unfällen werden müssen. Wenn es hier kracht, war nicht „überhöhte Geschwindigkeit" schuld, sondern eine Behörde, die nicht nachgedacht hat.

Ich zum Beispiel fahre wöchentlich durch Donaueschingen in Richtung Freiburg. Beim Stadtausgang, zwischen Bahnhof und Eisenbahnbrücke, besitzt die B 27 zwei normale Fahrbahnen und beiderseits einen Fußgängerweg. Nur die Radfahrer leben gefährlich: Sie dürfen nicht auf den kaum begangenen Bürgersteig und müssen zwischen den Lastern herumradeln. Seit Jahren stelle ich mir die Frage: Warum dürfen die Radfahrer nicht auf den Bürgersteig? Sie würden dort jeder Gefahr entgehen.

Oder: Wenn ich auf der B 31 zwischen Zarten und Burg in der Höhe von Kirchzarten zügig fahre, fahre ich selbst bei 50 km/h gefährlich. Ich muß in eine Linkskurve und dann nach rechts, aber Bäume und Sträucher verwehren die Einsicht in die Rechtskurve. In der Rechtskurve ist ein Bahnübergang, vor dem sich, falls geschlossen, lange Autoschlangen bilden, die man beim Einfahren in die Linkskurve nicht sehen kann. Die zahlreichen schwarzen Spuren auf dem Asphalt zeugen von massivem Bremsstopp. Auffahrunfälle sind hier zwangsläufig. Warum setzt die Behörde die Warnschilder nicht weiter nach vorn und verlängert damit die mögliche Bremsstrecke?

Solche Zustände beklagen wir. Es geschieht jedoch nichts; alles bleibt, wie es ist. Doch wir wollen künftig unsere Kritik den Verantwortlichen mitteilen und um Änderung bitten. Unseren ersten Änderungsvorschlag als Beispiel für eine konstruktive Verkehrskritik finden Sie auf der Seite 17 dieses Heftes. Wir kritisieren die Aufforderung „Freiburg hier ausfahren", weil der, der das tut, umständlich in die City gelenkt wird. Schneller – Zeitgewinn bis zu einer halben Stunde – kommt man von der Ausfahrt „Umkirch-Lehen" in die Stadt. Warum, fragen wir, wird das nicht in Ordnung gebracht?

Solche Beispiele benötigen wir aus dem ganzen Bundesgebiet, Beispiele, die den Autofahrer täglich ärgern oder verwirren. Schicken Sie, lieber Leser, Ihre Kritik an unseren „Kritik"-Redakteur Hans-Robert Richarz – Stichwort „Konstruktive Verkehrskritik" – und fügen Sie auch das notwendige Foto bei. Wir bitten um Ihre Mithilfe.

Schnelles Schrägheck: Test Renault 30 TS

Renault 30 TS

Die Régie Renault, die bisher hauptsächlich mit Klein- und Mittelklassewagen Geld verdient hat, begibt sich auf Neuland: Mit dem neuen R 30 TS versucht sie, in der Sechszylinder-Klasse Fuß zu fassen. Wie gut der über 180 km/h schnelle, nach Renault-Manier mit Schrägheck und Frontantrieb aufwartende Neuling dafür gerüstet ist, untersucht ein Testbericht auf **Seite 30.**

Gesammelte Werke

Busch

Über die schönsten Stücke aus seiner umfangreichen Sammlung automobiler Raritäten wird Fritz B. Busch künftig in loser Folge berichten. Er beginnt mit dem Fiat 501 S Rennsportwagen von 1922. **Seite 16**

Versammelte Werte

Armee-Jeep

Einmal im Jahr treffen sich im Eifelstädtchen Daun automobile Kriegsveteranen aller Kategorien zu einem gemeinsamen Geländeritt. Über die diesjährige Ausfahrt berichtet Clauspeter Becker auf **Seite 144.**

Editorial
Wir bitten um Ihre Mithilfe 3

Leserbriefe 22

Impressum 26

auto motor und sport:
Die Mannschaft (1). 28

Männersachen
Vom Plattenspieler bis zum Reisekoffer. 142

Vorschau 184

Cartoon 186

Magazin

Nachrichten 6

. . . und noch eine Steuer?
Bonner Pläne
für eine deutsche Autobahngebühr. 8

Knall und Fall
Autofahren immer sicherer – Reparaturen immer teurer. 10

Information und Meinung
Betrifft: Haftpflicht-Tarife. 11

Tagegeld
Versicherer erhöhen Ausfallentschädigung. 11

Modelle und Preise 13

„Für drei Japaner zwei Mercedes"
Interview mit Mercedes-Vorstand Schmidt über Autos in China. 14

Bauernfang
Billiger Geländewagen für Polens Landwirte. 15

Flossen hoch
Amerikaner setzten dem Cadillac ein Denkmal. 15

B. Buschs Sammelsurium
Fiat 501 S Rennsportwagen Baujahr 1922. 16

Die Fehler der Verkehrsplaner
Beispiel: Autobahnabfahrt Freiburg. 17

Goldener September
Marktbericht September 1975:
IAA beflügelte Neuwagen-Verkauf. 18

Test und Technik

Nach Art des Hauses
Test Renault 30 TS: erstes Sechszylindermodell mit Schrägheck und Frontantrieb. 30

Ein Jahr Golf
Nach 70 Millionen Kilometern:
4421 auto motor und sport-Leser beurteilen den VW Golf. 42

Traumwagen
Test Opel Manta GT/E: Einspritzmodell der neuen Manta-Baureihe mit 105 PS. 52

Der kleine Rolls-Royce
Bentley Mark VI von 1946. 66

Gut in Schale
Kurztest Opel Kadett/Irmscher-Tuning: mit maßgeschneidertem Rennanzug und 68 PS-Motor. 73

Verhaltensforschung
50 000 km-Dauertest: Wie sich der BMW 525 im Alltagsbetrieb bewährte. 78

Arthur Westrups Fragestunde
Heute: Was verstehen Sie unter Formel 1? Und wie heißt der diesjährige Formel 1-Weltmeister? 92

Nachrichten aus der Technik 92

Walk Show
Test Aston Martin V8: Was bietet Englands stärkster Sportwagen? 96

Aus Forschung und Entwicklung
Mädchen für alles: neuentwickelter Einheitsmotor von Audi/NSU. 106

Blow up
Der lange Weg zum Porsche turbo. 110

Ratgeber

Rasselbande
Alles über Schneeketten. 118

Leser über ihre Autos
Mini Cooper, Citroen 2 CV 6, VW Käfer, Fiat 132 GLS 1800, Peugeot 104. 126

Clauspeter Beckers Fahrstunde
Heute: Ein Laster schert aus. 128

Im Namen des Volkes
Verkehrsurteile deutscher Gerichte. 129

Hürdenlauf
Was bei Verlust von Papieren, Schlüsseln und Schecks zu tun ist. 130

Auto und Freizeit

Wer aus dem Radhaus kommt
Freizeitvergnügen im Wohnmobil – die große Freiheit. 134

Ende der Flaute?
Vorsichtiger Optimismus nach den Boots-Ausstellungen im Herbst. 138

Herbstmanöver
In der Eifel trafen sich 150 automobile Kriegsveteranen. 144

Sport

Extra drei
Morgan-Dreiräder: halb Motorrad, halb Auto. 150

Volle Klassen, leere Kassen
Privater Rennsport: die teure Passion der Startfeld-Füller. 154

Der dynamische Herr
Karl Kling: reisen, rudern und täglich eine Flasche Wein. 158

Sportnachrichten 177

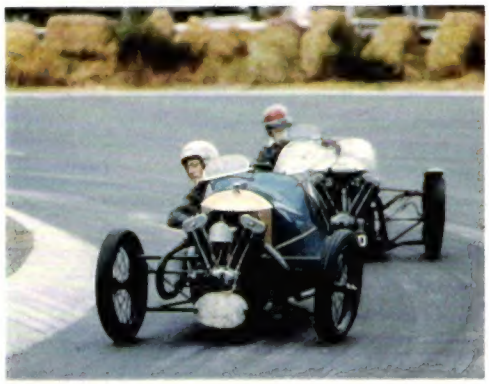
Sieger ohne Sieg
Rallyemeister mit System: Altenheimer/Menne. 180

Opels schnellster Vierzylinder

105 PS leistet der 1,9 Liter-Einspritzmotor des Opel Manta GT/E – genug, um das Spitzenmodell der neuen Manta-Baureihe zum schnellsten Vierzylinder-Auto im Opel-Programm zu machen. Was das Coupé sonst noch kann, schildert ein ausführlicher Testbericht. **Seite 52**

Opel Manta GT/E

Flotte Dreier


Morgan Threewheeler

Sie sind weder Motorräder noch Autos. Und obwohl sie seit mehr als einem Vierteljahrhundert nicht mehr gebaut werden, existieren noch über 1500: die Morgan Threewheeler. Freunde historischer Rennwagen haben den Sport mit den knatternden Dreirädern wiederentdeckt. **Seite 150**

Aktion Golf

Fragebogen-Auswertung

Die Golf-Leseraktion ist abgeschlossen: Die Auswertung von 4421 Fragebogen und rund 70 Millionen gefahrenen Kilometern zeigt, wo die Schwächen und Stärken des Wolfsburger Produktes liegen. **Seite 42**

Preis auf Anfrage: Aston Martin V8

Exclusivität hat ihren Preis: Beim Aston Martin, Englands stärkstem Sportwagen, sind es rund 75 000 Mark – Genaueres wird nur auf Anfrage bekanntgegeben. Was für den stattlichen Preis geboten wird, darüber informiert ein Testbericht auf **Seite 96.**

Aston Martin V8

Nachrichten

Ende der Nägel

Das Verbot der Spikereifen in der Bundesrepublik ist endgültig, Ausnahmen werden nicht genehmigt. Darauf einigten sich die zuständigen Bundesländer, nachdem es bereits zu zahlreichen Anträgen auf Ausnahmegenehmigungen gekommen war. Ausländer dagegen dürfen auch weiterhin mit den genagelten Pneus auf deutschen Straßen fahren, sofern im Heimatland Spikes zugelassen sind.

Schonzeit

Bis Ende 1977 wird trotz der harten Vorschriften des neuen Benzin-Blei-Gesetzes, das den Bleigehalt von jetzt 0,4 auf 0,15 Gramm pro Liter drückt, Superbenzin alter Qualität an besonders gekennzeichneten Zapfsäulen erhältlich sein. Um Versorgungsengpässe zu vermeiden, will die Bundesregierung den Mineralölkonzernen gestatten, diesen Sprit, für den aber nicht geworben werden darf, noch zwei Jahre lang zu vertreiben. Für jeden Liter wird allerdings eine Sonderabgabe von – je nach zugesetzter Bleimenge – bis zu zwei Pfennig erhoben.

Radar-Grün

Autofahrer sollen künftig an Baustellenampeln nicht mehr warten müssen. Im Mullard-Forschungs-Institut im englischen Salfords haben Forscher ein preisgünstiges Radarsystem entwickelt, das erkennen kann, ob sich ein Fahrzeug nähert oder entfernt. Kommt auf einer Seite der Baustelle kein Auto, springt die Ampel auf der gegenüberliegenden Seite sofort auf „Grün" um, sofern sich von dort ein Auto nähert. Bei dichtem Verkehr schaltet die Anlage selbständig auf eine Grün-Phase, die einen optimalen Verkehrsfluß gewährleistet.

Ärger mit 130

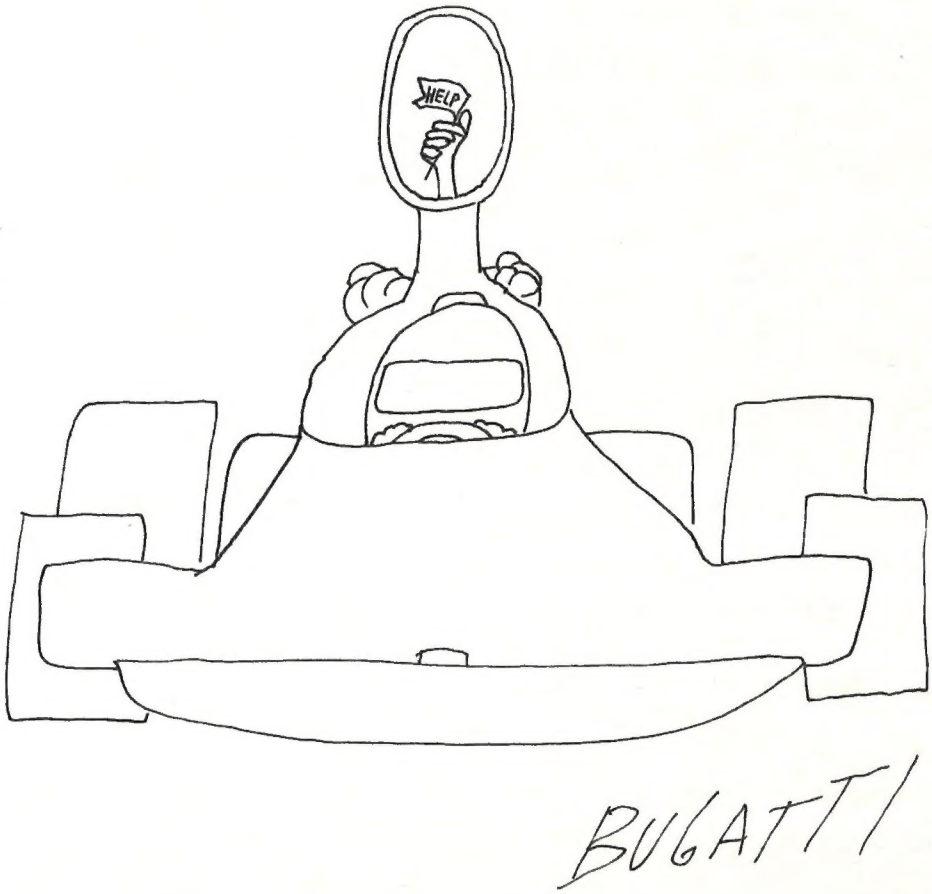
Die Weigerung von Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Horst-Ludwig Riemer, sich in gewünschter Form am Tempo 130-Großversuch zu beteiligen, verärgert Bundesverkehrsminister Gscheidle und verunsichert die zuständige Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST). Als am 1. Oktober die bisherigen 130 km/h-Versuchsstrecken geändert wurden, ließ Riemer nur ein 90 Kilometer langes Autobahnstück zwischen dem Kamener Kreuz und Bielefeld mit den 130 km/h-Schildern bestücken. Im ersten Versuchszeitraum bis 1. Oktober waren es 51,9 Kilometer.

Die Forderung, nun nochmals weitere 100 Kilometer in Nordrhein-Westfalen mit Tempo 130 zu belegen, lehnt Riemer kategorisch ab. Begründung des Ministers: „Das ist dann kein Versuch mehr, sondern die Einführung einer echten Begrenzung durch die Hintertür." Denn auf einem Drittel des nordrhein-westfälischen Autobahnnetzes, so argumentiert Riemer, würde dann Tempo 130 gelten.

Verärgert Bonn: Verkehrsminister Horst -Ludwig Riemer.

Die BAST sieht durch die ablehnende Haltung des Ministers den ganzen Versuch gefährdet. Gscheidle droht gar, wenn die Versuchsergebnisse nicht hieb- und stichfest wären, dann würden „die EG-Minister in Brüssel ein starres Limit für die Bundesrepublik fordern".

Bugattis Auto-Strich: Blinder Passagier



Klein-Boom

Für 1976 erwarten Amerikas Autobauer ein ähnlich gutes Geschäft wie im Rekordjahr 1973. Ein großer Teil der 13 Millionen Autos, die im nächsten Jahr in den USA verkauft werden sollen, wird allerdings wesentlich kleiner, als bisher aus Detroit gewohnt, ausfallen. So soll bald nur noch jeder zweite amerikanische Wagen ein Straßenkreuzer sein und Anfang der achtziger Jahre gar nur jedes fünfte in Amerika produzierte Auto Kingsize-Format haben.

Experten-Meinung

„Was Marx über Ausbeutung zu berichten weiß, ist geradezu harmlos, wenn man die Folgen des Politiker-Staats-Kartells zu bewerten versucht, das die autofahrenden Massen zur Kasse bittet."

Theo Romahn, Verkehrsplaner in Düsseldorf

BMW-Dreierreihe: Heck vorerst unverändert

„Zumindest bis zum Frühjahr nächsten Jahres" (so BMW-Sprecher Strassl) wird BMW am Heck der 316/318/320-Modelle keine Änderung vornehmen. Die vom Styling fertig entwickelten Modifikationen – Chromleisten an den Heckleuchten, Nummernschild über der Stoßstange – werden vorerst nicht eingeführt, weil „die laufend zunehmende Nachfrage" die Änderung der kritisierten Heckfront unnötig erscheinen läßt.

London Motor Show: Ende einer Tradition

Die London Motor Show 1975 war die 60. seit 1903 – weitere Jubiläen werden auf sich warten lassen. Nur noch einmal, im nächsten Jahr, wird der traditionelle Earls Court Schauplatz sein, dann zieht die britische Automobilausstellung ins neue Messegelände nach Birmingham um. Sie wird dort nur noch alle zwei Jahre als „International Motor Show" für Personen- und Lastautos und im Wechsel mit der Frankfurter IAA stattfinden: In geraden Jahren veranstalten die Briten, in ungeraden die Deutschen.

Reform in Sicht

Der Sparwille der Bundesländer scheint eine Reform der Kraftfahrzeugsteuer nun doch zu begünstigen. 1973 noch war der Reform-Vorschlag des damaligen Bundesfinanzministers Helmut Schmidt von den zuständigen Ländern abgelehnt worden. Schmidt hatte statt der derzeit üblichen 60 Hubraumklassen nur noch drei Steuerklassen und den Verkauf von Steuerplaketten vorgesehen. Bis 45 PS sollten danach 150 Mark, bis 123 PS 240 Mark und über 123 PS 480 Mark Steuer jährlich bezahlt werden. Inzwischen befürworten die Länder ein vereinfachtes Steuersystem, wobei dem Schmidt-Plan oder zumindest einer Kompromißlösung nun gute Chancen eingeräumt werden. Der Grund für die plötzliche Bereitschaft: Die Reform hilft rund 3000 Finanzbeamte einsparen, was einer jährlichen Ersparnis von 90 Millionen Mark entspricht.

Auto im Fernsehen

ARD/ZDF
Unternehmen Nordseeöl
Samstag, 8. November, 11.35 Uhr.

ARD
Eins plus Eins gegen Zwei
Verkehrsquiz.
Sonntag, 9. November, 15.30 Uhr.

Personalien

Henry Ford II.

Henry Ford II., 58, freute sich auf dem Jubiläum „50 Jahre Ford Deutschland" in Köln, daß sein Großvater Henry Ford die deutsche Niederlassung nicht 1924 gegründet hat, weil dann das Jubiläum in das schlechte Jahr 1974 gefallen wäre. Ford: „Fast möchte ich glauben, daß wir dann gar keine 50-Jahr-Feier gehabt hätten."

Für **Professor Dr. Hans Scherenberg**, den obersten Entwicklungschef von Daimler-Benz, und **Arthur J. Keser**, bis 1971 Pressechef im gleichen Haus, gilt die flexible Altersgrenze: beide arbeiten immer noch, obwohl sie schon den Ruhestand genießen könnten. Scherenberg, der am 28. Oktober 65 Jahre alt wurde, forscht weiter, sein Nachfolger ist noch nicht in Sicht.

Artur J. Keser

Hans Scherenberg

Auch der passionierte Golfer und Skiläufer Keser (er feierte am 18. Oktober den 70. Geburtstag) wird noch heute von den Untertürkheimern dringend benötigt, wenn bei wichtigen Anlässen repräsentiert werden muß. So soll er im nächsten Jahr bei den olympischen Winterspielen in Innsbruck die Mercedes-Mannschaft anführen. Klagte Keser: „Das wird mich leider mehr beschäftigen als das Skilaufen."

Hans Sachs, 63, heiterer Beruferater („Was bin ich?") und Oberstaatsanwalt in Nürnberg, geriet auf der Suche nach der Ideallinie ins Abseits. Bei einem Fahrerlehrgang für Verkehrsjuristen auf dem Nürburgring erwies sich Sachs im fahrerisch anspruchsvollen Schwalbenschwanz als eindeutig zu schnell. Glück für Hans: Der Fangzaun und die Leitplanke bremsten den roten Audi 100 sanft, aber nachdrücklich ab. Sachs entstieg dem zwischen Zaun und Planke eingeklemmten Fronttriebler unverletzt.

Hans Sachs

... und noch eine Steuer?

Bonner Pläne für eine deutsche Autobahngebühr.

Von Uwe Brodbeck

Die Frage zielte eindeutig auf den Geldbeutel der Autofahrer und war Ende 1974 auf einer Klausurtagung der SPD formuliert worden: „Ist eine Straßenbaufinanzierung über Gebühren auf Autobahnen möglich?"

Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle antwortete knapp, aber klar: „Nachteile überwiegen Vorteile – allenfalls für neue Autobahnen denkbar." Nähere Auskunft gab ein Arbeitspapier aus dem Jahre 1970, in dem die Problematik der Maut behandelt wurde.

Das Frage- und Antwortspiel zeigt zweierlei: Autobahngebühren sind schon sehr lange im Gespräch und immer wieder in der Diskussion. Jüngstes Beispiel: ein aktueller Plan des Finanzministeriums, eine Maut nach erfolgtem Aufschwung der Automobilindustrie durchzuboxen.

Die ominöse Gebühr freilich hatte schon zu Beginn den Anstrich der Wegelagerei. Denn im Gegensatz zu den gern zitierten Nachbarländern Italien und Frankreich, wo Autobahnen von privaten Unternehmen vorfinanziert, gebaut und später über Benutzungsgebühren gezahlt werden, finanzieren deutsche Autofahrer ihre Schnellstraßen mit Europas höchster Mineralölsteuer. 1974 flossen immerhin 16 Milliarden Mark in die Bundeskasse, 1975 werden es 17 Milliarden Mark an Mineralölsteueraufkommen sein.

Nur ein geringer Teil davon dient dem Bau neuer Fernstrecken: 1974 waren es 4,3 Milliarden Mark, 1975 nur noch vier Milliarden Mark. Der stattliche Rest wird zweckentfremdet – beispielsweise für die kränkelnde Bundesbahn.

Obwohl bundesdeutsche Autofahrer mit einer Maut ein zweites Mal zur Kasse gebeten würden, propagieren Parlamentarier und Beamte auf der Suche nach neuen Geldquellen unverdrossen die Autobahngebühr. Kritiker und Befürworter sind überall zu finden.

Bereits 1968 preschte die CDU/CSU mit dem Vorschlag vor, Benutzer der Autobahnen zur Kasse zu bitten. 1970

Willkommene Geldquelle: Maut auf Autobahnen.

Fotos: dpa, Laukat

Hans Apel, Bundesfinanzminister.

„Eine Autobahngebühr heben wir uns für konjunkturell bessere Zeiten auf, um den Aufschwung der Automobilindustrie nicht zu gefährden."
(Aus einem streng vertraulichen Dossier des Bundesfinanzministeriums)

entschied sich der damalige Verkehrsminister Leber nach Untersuchungen und hitzigen Debatten gegen die erneute Forderung nach dem Wegezoll. Experten seines Amts hatten erkannt, daß den Einnahmen ein zu hoher Aufwand gegenüberstünde.

Dessenungeachtet rückte Ende 1972 der umstrittene Wegezoll in bedrohliche Nähe. Leber-Nachfolger Lauritz Lauritzen, der mit den Steuergeldern der Autofahrer den Ausbau der Nahverkehrsmittel forcieren wollte, sah darin eine willkommene Geldquelle.

Sein Plan: Jeder deutsche Autofahrer sollte eine Jahresplakette für 20 Mark erwerben. Für Lastwagen sah Lauritzen eine Gebühr von 200 bis 300 Mark pro Jahr vor, und Ausländer sollten sich grundsätzlich an der Grenze mit einer 20 Mark teuren Jahresnetzkarte freie Fahrt erkaufen. Das erhoffte Jahreseinkommen: 500 Millionen Mark.

Auch der Koalitionspartner FDP betrieb damals engagierte Maut-Planspiele, wobei er freilich mit Lauritzen ins Gehege geriet. Die Freien Demokraten nämlich wünschten sich zwar eine Autobahngebühr, dafür aber den Verzicht auf die anstehende Mineralölsteuererhöhung und forderten außerdem, den Wegezoll nur von jenen Lenkern zu kassieren, die tatsächlich auf Autobahnen fahren wollten. Eine Einigung kam nicht zustande – das strittige Thema verschwand in der Versenkung.

In jüngster Zeit kam der Schnellstraßen-Zuschlag wieder ins Gerede. Für die Art des Kassierens allerdings gibt es nach wie vor keine brauchbare Lösung. Fest steht lediglich: Die Gebühr soll über Plaketten erhoben werden, da sich das deutsche Autobahnnetz mit über 1000 Ein- und Ausfahrten nicht mit Zahlstellen nach italienischem Muster bestücken läßt.

Die Nachteile der modernen Wegelagerei sind heute eklatanter denn je.

● Der frühere FDP-Vorschlag, Plaketten auf freiwilliger Basis zu verkaufen, bedeutet in der Praxis hohe Verwaltungskosten, schwierige Überwachung und eine starke Verlagerung vor allem des Lkw-Verkehrs auf Bundesstraßen. Die makabre Folge der Maut: zunehmende Verkehrsunfälle.

● Der noch von Lauritzen stammende Plan, eine generelle Zwangsgebühr für jeden Autofahrer einzuführen, funktioniert die Maut in eine echte Steuer um. Damit aber wird das wichtigste Argument der Maut-Befürworter, sie wollten in erster Linie die Ausländer abkassieren, hinfällig. Denn nach dem Doppelbesteuerungsabkommen zwischen EG-Ländern geschieht folgendes: Die beispielsweise von einem Holländer entrichtete deutsche Autobahnsteuer müßte umgehend in die Niederlande abgeführt werden.

Wenn die Ausländer auf deutschen Straßen nicht zur Kasse zu bitten sein sollen, dann wollte der bayerische Verkehrsminister Anton Jaumann mit seiner jüngst erfolgten Initiative wenigstens deutsche Touristen im Ausland von der Maut befreit sehen. Dazu FDP-Verkehrsexperte Alfred Ollesch: „Die betroffenen Länder verzichten niemals auf das Geld." Und in der Tat sind deren Einnahmen beachtlich: Italien kassiert auf den privat gebauten Strekken rund eine Milliarde Mark im Jahr, Frankreich über 500 Millionen Mark, und selbst in Österreich werden noch 30 Millionen Mark erwirtschaftet. Ein üppiger Teil stammt von Deutschen.

Ob nun die obskuren Inkasso-Pläne wirklichkeitsfremder Maut-Verfechter nach den bisherigen Rückschlägen doch noch Realität werden, ist ungewiß. Im Bundesfinanzministerium nur vorläufig eingefrorene Pläne lassen jedenfalls befürchten, daß 1976 mit weiteren Diskussionen zu rechnen ist.

Hoffnung auf eine weitere Niederlage verbreiten inzwischen Verkehrsminister Gscheidle, der sich als strikter Gegner einer Maut zu erkennen gab, und auch CDU/CSU-Verkehrsexperte Dr. Dieter Schulte, der den Straßenzoll schlicht als sinnlos bezeichnet.

Gscheidle: strikt dagegen

auto motor und sport sprach mit Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle über den Plan, eine deutsche Autobahngebühr einzuführen.

Kurt Gscheidle

?: *Herr Minister, was halten Sie von einer deutschen Autobahngebühr?*

Gscheidle: Überhaupt nichts. Ich sehe keinen Sinn dahinter, neben einer Belastung des Autofahrers mit Mineralölsteuer und hohen Benzinpreisen jetzt auch noch Gebühren für die Autobahn zu verlangen.

?: *Ist im Bundeskabinett während Ihrer Amtszeit schon einmal über dieses Thema diskutiert worden?*

Gscheidle: Nein. Zu meiner Zeit nicht. Und wenn jemand solche Diskussionen beginnen sollte, hätte ich ausreichende Gründe parat.

?: *Sie sind demnach ein strikter Gegner von Autobahngebühren?*

Gscheidle: Ich halte diese Gebühren nur dann in einem Land für gut, wenn eine Organisationsform wie beispielsweise in Italien besteht. Das hat Vorteile. Aber für uns paßt dieses System nicht.

?: *Könnte aber nicht das Finanzministerium vorpreschen? Eine generelle Autobahngebühr für jeden Autofahrer wäre ja eine Steuer.*

Gscheidle: Im Finanzministerium wird natürlich immer darüber nachgedacht, ob Einnahmequellen anderer Länder auch für uns in Frage kommen könnten.

?: *Wie ist die Einstellung von Finanzminister Apel zu einer möglichen Autobahnsteuer?*

Gscheidle: Ich weiß nur, daß es in diesem Kabinett keinen Anhänger der Autobahngebühr gibt.

Knall und Fall

Autofahren immer sicherer – Reparaturen immer teurer.

Das Risiko, mit einem Auto in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, hat sich seit dem Jahr 1959 um mehr als die Hälfte verringert. Dies geht aus einer Statistik der bundesdeutschen Haftpflicht-Versicherungsgesellschaften hervor.

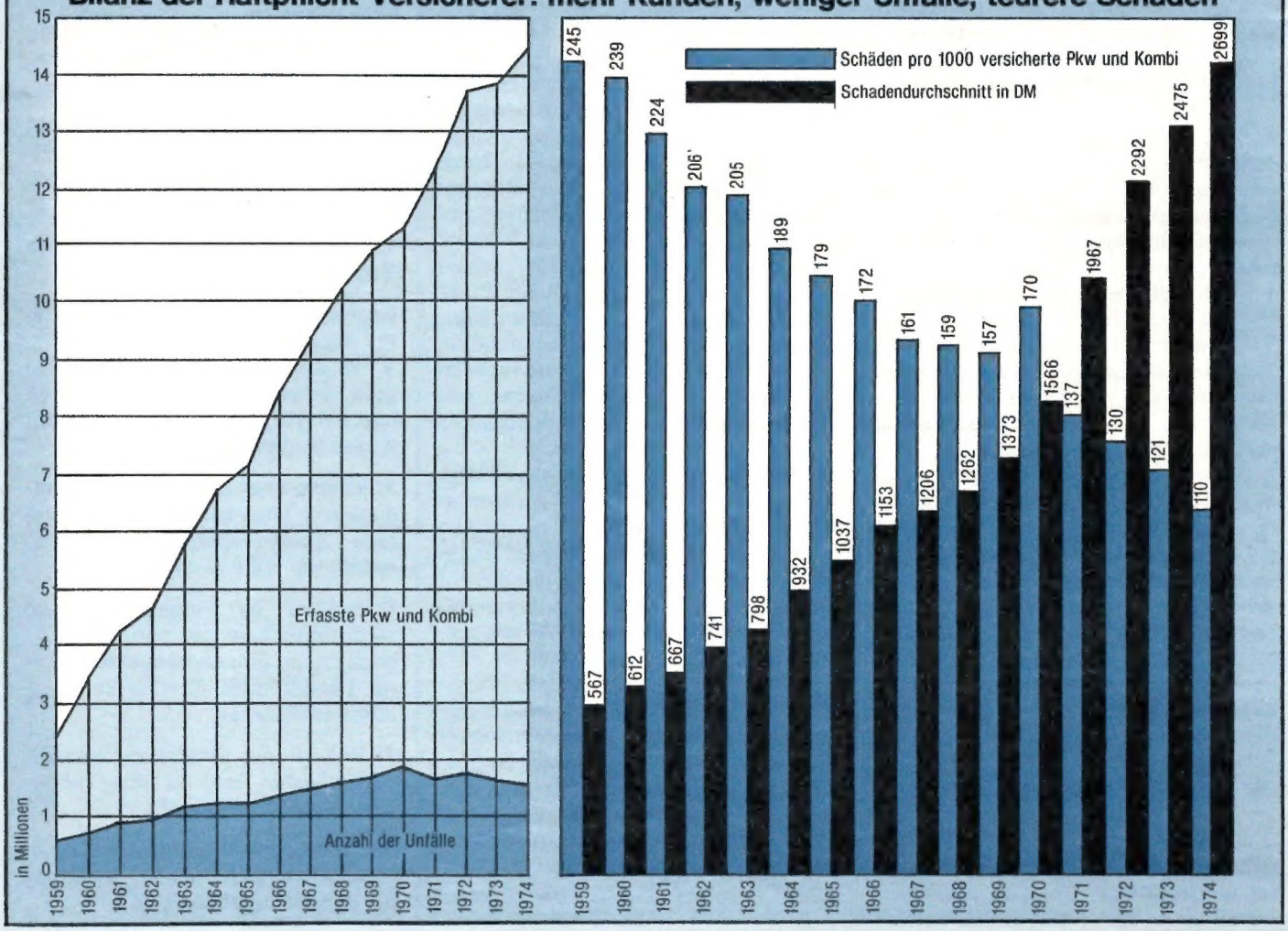
Knallte es vor sechzehn Jahren noch durchschnittlich bei jedem vierten Fahrer, so muß heute nur noch jeder neunte mit einem Unfall rechnen: Die Schadenhäufigkeit pro tausend Versicherten Personenwagen und Kombis ging als Resultat verbesserter Automobiltechnik wie auch besonnenerer Fahrweise trotz steigender Verkehrsdichte von 245 im Jahr 1959 auf 110 (1974) zurück. Unterbrochen wurde der kontinuierliche Abwärtstrend lediglich im Jahr 1970, als ein früher Winter die Autofahrer unvorbereitet traf und die Unfallzahlen in die Höhe schnellen ließ.

Mit sinkenden Unfallziffern stieg freilich der finanzielle Aufwand der Assekuranz: Kostete vor 16 Jahren ein Durchschnitts-Unfall noch knapp 600 Mark, so muß heute für Blech- und Personenschäden fast das Fünffache bezahlt werden (2699 Mark). Einen besonders kräftigen Anstieg der durchschnittlichen Kosten eines Unfallschadens registrierten die Versicherer zwischen 1970 und 1971, als sich die Schadenhöhe um rund 400 Mark erhöhte.

Ebenso teuer sind für die Versicherer motorisierte Zweiräder geworden. Der Aufwand pro Schaden stieg hier von gut 500 Mark im Jahr 1959 auf 2552 Mark im Jahr 1974. Werden Motorräder über 50 ccm Hubraum separat betrachtet, so verdüstert sich die Bilanz noch mehr: Für diese Kategorie hatten die Versicherer im letzten Jahr pro Schaden 3692 Mark aufzuwenden.

Besonders gefährdet sind – so zeigt die Statistik – Eigner von Zweirädern bis 50 Kubikzentimeter. Pro eintausend Exemplare verunfallten im letzten Jahr 178 (bei Motorrädern über 50 ccm Hubraum: 92). Den Grund sehen die bundesdeutschen Versicherer in der Leichtfertigkeit der meist jugendlichen Fahrer. HUK-Verbandsstatistiker Dieter Butschkus: „Hier wird besonders gesündigt."

Bilanz der Haftpflicht-Versicherer: mehr Kunden, weniger Unfälle, teurere Schäden



Information . . .

Heinz Sievers

Heinz Sievers, Fachausschußvorsitzender im HUK-Verband, der Dachorganisation der Kraftverkehrsversicherer, will im nächsten Jahr beim Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen neue Kfz-Haftpflicht-Tarife mit höheren Prämien beantragen. „Lohn- und Preissteigerungen", so Heinz Sievers, „schlagen voll auf den Schadenaufwand durch." Zusätzlich zur regionalen Neuordnung der Versicherungsklassen und der Änderung des Schadenfreiheitsrabatts wäre die Erhöhung nötig, meint Sievers, um die Konzerne vor roten Zahlen zu bewahren.

. . . und Meinung

Hans-Robert Richarz

Ein zufriedener Versicherungschef gleicht einem seekranken Matrosen: beide dürfen sich nichts anmerken lassen, sonst sind sie für ihren Job nicht geeignet. Daher war auch von Optimismus keine Rede, als es im HUK-Verband kürzlich darum ging, eine Vorausschau für die Prämienfestlegung im nächsten Jahr zu halten. Basis der Prognose: Zahlen, die noch keiner kennt.

Der Betrag, der pro gezahlter Prämie für eine Schadensregulierung abgezweigt werden muß, sank in den letzten Jahren ständig und steht für 1975 freilich noch nicht fest. 1974 lag diese Summe mit 295 Mark um fast fünf Mark niedriger als 1973, und als zweifelsfrei erwiesen gilt auch eine ständige Abnahme der Unfallhäufigkeit pro 1000 Versicherte (siehe nebenstehenden Bericht).

Mit der überraschenden Beitragsermäßigung um vier Prozent im letzten Jahr trugen die Assekuranten dieser Entwicklung sogar Rechnung. Um so mehr verwundert nun der erneute Angriff auf die Geldbörsen ihrer Kunden. Hauptargument: gestiegene Werkstatt- und Ersatzteilkosten. Doch bisher führten düstere Prognosen über die wachsende Kostenbelastung mit anschließender Prämienerhöhung stets zu erheblichen Rückzahlungen im Folgejahr – freilich ohne Ausgleich des erlittenen Zinsverlusts der Versicherten.

So drängt sich der Verdacht auf, daß die geplante Erhöhung hauptsächlich für gestiegene Verwaltungskosten mancher Gesellschaften bestimmt ist oder heimlich als zinsloses Darlehen in die Kalkulation eingeht.

Jedem Autofahrer steht es frei, gegebenenfalls zu kündigen (bei einer Verteuerung von mehr als 20 Prozent sogar fristlos) und eine preisgünstigere Versicherung zu wählen. Er sollte davon Gebrauch machen. *Hans-Robert Richarz*

Betrifft: Haftpflicht-Tarife

Tagegeld

Versicherer erhöhen Ausfallentschädigung.

Mehr Geld erhalten künftig Autofahrer, die nach einem nicht selbst verschuldeten Unfall auf den ihnen zustehenden Mietwagen verzichten: Die bundesdeutschen Versicherungsgesellschaften haben Anfang November dieses Jahres die seit dem 1. August 1966 rechtlich verankerte sogenannte Nutzungsausfallentschädigung je nach Modell zwischen sechs und 18 Prozent erhöht.

Die jetzt vorgenommene Neuberechnung des Auto-Tagegeldes war wegen der in den letzten Jahren stark gestiegenen Mietwagenpreise notwendig geworden. Teilweise liegen die Mietwagenpreise heute rund

Lohn für Mietwagenverzicht: Fiat 500 bis VW Passat

Gruppe/Ausfallentschädigung pro Tag in DM		Modell
A	8,–	Fiat 500 R, 126
B	11,–	Citroen 2 CV 4, 2 CV 6, Dyane 4, Dyane 6, Fiat 133, Renault 4 L/Export, Skoda S 100, VW 1200, 1300.
C	13,–	Audi 50 LS, Autobianchi A 112, A 112 E, BLMC Mini 1000, Innocenti Mini 1001, Austin 1100/1300, Allegro 1100, Simca 1000 LS/GLS, Citroen Ami Super, DAF 44, Datsun Cherry, Fiat 127, Mazda 1000, Renault 5, R 5 TL, R 6, Skoda S 110, Toyota 1000, VW Polo, VW 1303.
D	14,–	Audi 50 GL, Austin Allegro 1300, Simca 1000 S/Rallye 1, 1100 LS/LX/GLS, DAF 66, Datsun 120 Y, Fiat 128, 128 Special, 131 mirafiori, Zastava, Polski-Fiat 125-1300, Ford Escort 1300, Honda Civic, Lada 1200, Opel Kadett/S, Mazda 1300, Peugeot 104, 204 GL, Renault 6 TL, Toyota Corolla 1200, VW 1303 S, VW Golf.
E	17,–	Alfasud/TI, Audi 80, Autobianchi A 112 Abarth, Innocenti Mini Cooper, Austin Allegro 1500, Morris Marina 1300, Simca 1000 Rallye 2, Simca 1100 ES/GLS/Tourisme/Special, 1301 S, Citroen GS 1220, DAF 1300, Datsun 140 S, 160 S, Fiat 128-1100 S, 131 Special 1300, Polski-Fiat 1500, Ford Escort Ghia, Capri II 1300, Taunus 1300, Lada 1500, Opel Ascona 12, Peugeot 204 GL Diesel, 204 GL Break, Renault 5 LS, R 12 L/TL/TS, VW Golf S, VW Passat/S/LS/TS, Passat Variant.
F	20,–	Audi 80 S/LS/GL, BMW 1502, BLMC Maxi 1750, Simca 1100 TI, Simca 1501 S, Datsun 180 B, Fiat 128-1300 SL, 131 Special 1600, Ford Escort Sport, Capri II 1600, Taunus 1600, Mazda 616/818, Opel Ascona 16/16 S/19/Voyage 16/16 S, Manta 1200/1600/1600 S, Rekord 1700/1900/Caravan 1700, Peugeot 304 GL, 304 S, Renault 16 L/TL, R 15 TL, Toyota Carina, Carina ST, VW Scirocco, Scirocco S/TS, Passat LS/TS, Passat Variant S/LS.

Tagegeld

zwölf bis 22 Prozent über den Durchschnittssätzen vom Februar 1973, die Grundlage für die bislang gültigen Tagegeld-Tabellen waren.

Für die Neuberechnung wurden Mittelwerte aus den neuesten Preislisten (Stand 1. Oktober 1975) der größten deutschen Mietwagenunternehmen herangezogen. Aufgenommen wurden sämtliche Modelle, die sich im Angebot der Selbstfahrerfirmen befinden.

Ausfallentschädigung steht allen Autofahrern zu, die nach einem unverschuldeten Unfall für die notwendige Dauer der Reparatur oder bei einem Totalschaden bis zum Eintreffen des Ersatzwagens auf das ihnen zustehende Mietauto verzichten. Das Tagegeld wird in der Regel maximal drei Wochen gezahlt. Keinen Anspruch auf Entschädigung hat beispielsweise ein Junggeselle, der nach einem Unfall im Krankenhaus liegt, also während der Reparatur seines Autos ohnehin keinen Mietwagen nähme. *K.W.*

Lohn für Mietwagenverzicht: Alfa Giulia Super bis Porsche Carrera

Gruppe/Ausfallentschädigung pro Tag in DM	Modell
G 22,–	Alfa Giulia 1300, Audi 80 GT, Audi 100 L/LS (85 PS), BMW 1602, 316, Chrysler 160, 180, Fiat 132 GL/GLS 1600, Ford Capri II GT 1600, Taunus 1600 S, Taunus 2000, Granada 1700, Opel Ascona Voyage 1900, Manta 1900, Rekord 1900 S, Rekord 2100 D, Rekord Caravan 1900, Peugeot 504 L, Renault 16 TS, VW Scirocco S/LS/TS.
H 24,–	Alfa Giulia Super 1600, Alfetta 1,6, GT 1300/Spider, Audi 100 LS (100 PS), 100 GL, BMW 1802, 2002, 518, Chrysler 2 Liter, Mercedes 200/200 D, Datsun 240 KGT, Fiat 132 GLS 1800, Ford Capri II GT 2300, Lancia Beta 1600, Opel Manta GT/E, Rekord Diesel Caravan, Peugeot 504 GL, 504 L Diesel, VW-Porsche 914 1.8/2.0, Renault 16 TX, R 15 TS, R 17 TL.
J 26,–	Alfetta 1,8, Alfa 2000, GT 1600 Spider, BMW 320, 520, Mercedes 220 D, 240 D, 230 4, Fiat 124 Sport, Ford Capri II Ghia 2300, Granada 2000/2300/Turnier 2000, Lancia Beta 1800, Opel Commodore 2500, Peugeot 504 TI/GL Diesel/Familiale/Break, Saab 99 L, Volvo 242 DL/244 DL.
K 28,–	Alfetta GT, Alfa 2000 GTV, Audi 100 Coupé, NSU Ro 80, BMW 2002 tii, 2002 Cabrio, 320 i, 520 i, 525, Citroen CX 2000/2200, Mercedes 230 6, 240 D 3.0, Ford Capri II Ghia 3000, Granada 3000/Ghia 2600/3000, Opel Commodore 2800/GS, Rover 2200 TC, Saab 99 LE/EMS, Volvo 244 GL, 245.
L 30,–	BMW 2500, Mercedes 250, 280, Opel Commodore GS/E, Admiral, Admiral S, Rover 3500, Volvo 264 DL/GL.
M 34,–	BMW 528, 2800, Mercedes 250 C, 280 E, 280 C, Opel Admiral LE.
N 36,–	Alfa Montreal, BMW 3.0 S/SI/CS, Mercedes 280 S/SE/SEL/CE, Fiat 130, Opel Diplomat.
O 42,–	BMW 3.3 L, 3.0 CSi/CSL, Mercedes 350 SE/SEL, 450 SE/SEL, 280 SL/SLC, 350 SL/SLC, 450 SL/SLC, Porsche 911, 911 S, Carrera.

Modelle und Preise

Neue Autos aus Frankreich

Renault, Peugeot und Chrysler/Simca arbeiten intensiv an neuen Modellen. Um die Lücke zwischen R 16 und R 30 TS zu schließen, kombiniert Renault die Karosserie des Spitzentyps mit dem 93 PS starken 1,6 Liter-Vierzylinder des R 16 TX, von dem auch das Fünfganggetriebe übernommen wird. Der Neue, der Renault 20 heißen soll, wird rund 160 km/h schnell sein.

Peugeot plant eine neue 104-Version, die aus der Zusammenarbeit mit Citroen resultiert: Das Auto soll den luftgekühlten Zweizylinder-Boxer des Citroen Ami 8 (602 ccm, 32 PS bei 5750 U/min) erhalten.

Bei Simca schließlich geht der Nachfolger des Simca 1000 seiner Vollendung entgegen. Seine Merkmale: Quermotor, Frontantrieb, praktisch unveränderte Motoren. Die Präsentation des neuen Simca ist für den nächstjährigen Pariser Salon im Oktober vorgesehen.

Mit Verbundglas

Ford wird ab 1. Januar 1976 sämtliche Modelle serienmäßig mit Windschutzscheiben aus Verbundglas ausrüsten; BMW bietet Verbundglasscheiben im nächsten Jahr wahlweise und ohne Aufpreis an. An den Teilkasko-Prämien wird sich – so Allianz-Sprecher Gauly – deshalb vorerst nichts än-

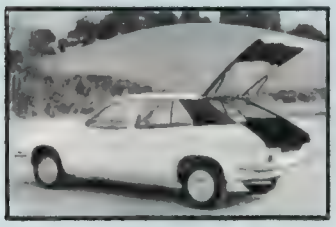
1977 gibt auch Opel klein bei

Im Juni 1974 berichtete auto motor und sport (Heft 13) über Pläne von Opel, sich mit einem Auto unterhalb der Kadett-Kategorie in den plötzlich attraktiv gewordenen Wettbewerb auf dem Mini-Markt zu mischen. Die Entwicklung und der Trend, auch in den USA zunehmend klein beizugeben, ließen die Dinge bei Opel schnell reifen: 1977 soll der dreitürige Einliter-Mini, der dem Vernehmen nach intern unter dem Geheimcode XP 903 firmierte, in Deutschland auf den Markt kommen. Seine wichtigsten Merkmale: zumindest eine Motorenvariante in der 1000 ccm-Klasse, Frontantrieb (erstmals bei Opel), schräge Hecktür und knapp 3,50 m Länge.

dern, obwohl Ersatzscheiben aus Verbundglas erheblich teurer sind als Exemplare aus Einschichtglas (bei BMW 190 statt 110 Mark).

Princess mit Klappe

Die in Westerham in der englischen Grafschaft Kent ansässige Karosseriefirma Crayford entwickelte eine



Estate-Version des neuen Leyland Princess mit großer Heckklappe und variablem Kofferraum.

Mit Normalbenzin

Der Einliter-Motor des Peugeot 104 wurde durch Modifikationen an der Zündung auf Normalbenzin umgestellt. Zusätzlich soll eine besonders reichhaltig ausgestattete 104-Sonderserie den Verkauf dieses in der Bundesrepublik bisher nicht sonderlich erfolgreichen Peugeot-Modells anheizen. Serienmäßig sind Kopfstützen vorn, Schmutzfänger und abschließbarer Tankdeckel. Der Sonder-104 kostet in L-Version DM 8695,–, als GL DM 9095,–.

Mit Einblatt-Wischer

Der VW Scirocco Modell 1976 besitzt wie der Citroen CX nur einen zentralen Scheibenwischer. Weitere Neuerungen im VW-Konzern: Der Audi 80 GL kann ab sofort gegen einen Minderpreis von 225 Mark mit 75 PS-Motor (Normalbenzin) geliefert werden, den neuen VW-Transporter LT 28 wird es ab Anfang 1976 wahlweise auch mit Dieselmotor geben. Das 2,7 Liter große und 85 PS starke englische Perkins-Aggregat wird auf den Hanomag-Fertigungsanlagen in Hannover gebaut werden.

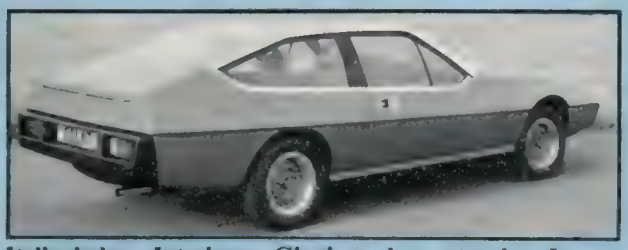
Datsun und Renault teurer

Datsun und Renault haben die empfohlenen Richtpreise erhöht. Die neuen Preise (alte in Klammern):

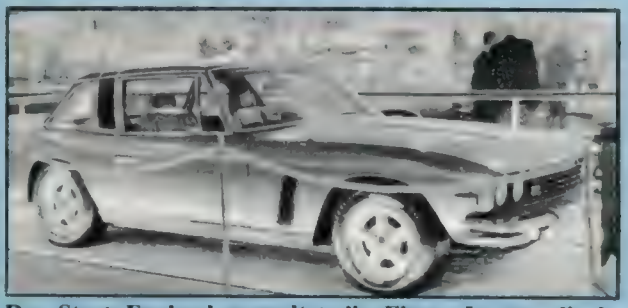
Datsun		
Cherry 2türig	DM 7990,–	(7390,–)
Cherry 4türig	DM 8390,–	(7750,–)
Cherry Kombi	DM 8290,–	(7790,–)
Cherry Coupé	DM 8990,–	(8790,–)
120 Y 2türig	DM 8990,–	(8250,–)
120 Y 4türig	DM 9390,–	(8590,–)
120 Y Coupé	DM 10290,–	(9490,–)
140 J 4türig	DM 10290,–	(9765,–)
160 J 4türig	DM 10590,–	(9995,–)
160 J-SSS Coupé	DM 11390,–	(10890,–)
180 B 4türig	DM 11990,–	(11590,–)
180 B-SSS Coupé	DM 12990,–	(12750,–)
180 B Kombi	DM 12490,–	(11990,–)
240 K-GT 4türig	DM 14890,–	(13990,–)
260 Z 2+2 Coupé	DM 24950,–	(23950,–)
Renault		
4 L	DM 6 750,–	(6 485,–)
4 TL	DM 7 400,–	(7 100,–)
5 L (850 ccm)	DM 7 900,–	(7 600,–)
5 TL	DM 8 650,–	(8 300,–)
5 TS	DM 9 950,–	(9 850,–)
6 L (850 ccm)	DM 8 450,–	(8 085,–)
6 TL	DM 9 300,–	(8 860,–)
12 L	DM 10 250,–	(9 775,–)
12 TL	DM 10 800,–	(10 375,–)
12 TS	DM 11 850,–	(11 365,–)
12 TS automatic	DM 12 500,–	(11 915,–)
12 variable L	DM 10 850,–	(10 425,–)
12 variable TL	DM 11 500,–	(11 085,–)
12 variable TS	DM 12 325,–	(11 810,–)
15 TL	DM 12 500,–	(11 850,–)
15 TS	DM 13 550,–	(12 675,–)
17 TL	DM 14 850,–	(13 900,–)
16 L	DM 11 750,–	(11 135,–)
16 TL	DM 12 500,–	(11 875,–)
16 TS	DM 13 650,–	(12 875,–)
16 TX	DM 14 650,–	(13 950,–)
16 TL 55 PS	DM 12 400,–	–
Alpine 1300	DM 19 150,–	(18 250,–)
A 310 I	DM 34 600,–	(32 950,–)

Der Preis des neuen R 30 TS blieb mit DM 19 800,– unverändert.

Aus deutschen Landen: Nur die Nase unterscheidet den neuen Vauxhall Cavalier vom Opel Ascona/Manta.



Italienisches Interieur: Giugiaro besorgte das Innendesign des Lotus Eclat, das Styling ist made by Lotus.



Der Staat England verwaltet die Firma Jensen, die in London ein 7,2 Liter V8-Coupé (DM 60 000) zeigte.

Fotos: Simsa

„Die letzte Chance"

40 Prozent Importe auf dem englischen Automarkt führten während der 60. London Motor Show zu Diskussionen über Schutzzölle. Alex Park, 49, neuer Generaldirektor von British Leyland (künftig nur noch „Leyland"), nannte dem Mitarbeiter von auto motor und sport, Edouard

Park: „. . . vielleicht kreuzigt man uns."

Seidler, erfolgversprechendere Lösungen bestehender Probleme: „Wir müssen leisten, was unsere Konkurrenten in Europa leisten, Fortschritte in Qualität und Dauerhaftigkeit erzielen. Die Regierung gibt uns dafür bis 1983 acht Millionen Mark. Scheitern wir, wird man uns kreuzigen. Das ist unsere zweite, die letzte Chance."

„Für drei Japaner zwei Mercedes"

Interview mit Mercedes-Vorstand Schmidt über Autos in China.

?: *Warum hat Daimler-Benz seine Fahrzeuge in Peking ausgestellt?*

Schmidt: Das hohe offizielle Interesse – bei der Eröffnung der Messe wurde im chinesischen Fernsehen die Flagge der Volksrepublik China, die Flagge der Bundesrepublik und der Mercedes-Stern gezeigt – hat unsere Teilnahme gerechtfertigt. Außerdem konnten wir zum erstenmal auf breiter Front Kontakt zu den regionalen Stellen des Landes, quasi den Kunden, aufnehmen.

?: *Wie groß ist Ihr China-Geschäft bisher gewesen?*

Schmidt: Seit 1957 haben wir 583 Pkw und über 100 Nutzfahrzeuge verkauft. Zur Zeit laufen in China elf Mercedes 600. Im vergangenen Jahr lieferte Daimler-Benz 154 Schwer-Lkw für den Transport von Pipeline-Rohren im Ölfeld von Taching.

?: *Wie werden Mercedes-Wagen in China gewartet?*

Heinz Schmidt (l.), 60, Mercedes-Vorstandsmitglied und verantwortlich für Wirtschaftspolitik und Öffentlichkeitsarbeit, war einer der Initiatoren der Deutschen Industrieausstellung in Peking. Den Mercedes-Stand besuchten Außenhandelsminister Yao Yi-ling und Bundeswirtschaftsminister Friderichs.

?: *Und haben Sie Ihre Kunden auch kennengelernt?*

Schmidt: Ja. Da kam zum Beispiel täglich eine gleiche Gruppe von Chinesen auf den Stand und fragte. Wir baten sie dann zum Gespräch und stellten fest, daß sie auf Ölfeldern unsere Schwer-Lkw einsetzen. Sie lobten alles, bis auf eines: Die Ladegestelle auf den Lkw würden sich durchbiegen. Dabei kam heraus, daß sie die Gestelle mit Rohren im Gewicht von 48 Tonnen belasten, aber nur 27 Tonnen vorgesehen sind. Kaputtgegangen aber sei nichts, versicherten sie.

Schmidt: Eine eigene Kfz-Werkstatt wird von unserem Hause nicht betrieben. Die Wartung wird ab Jahresende ein von uns gelieferter Kastenwagen vom Typ 608 übernehmen, der sämtliches Werkzeug enthält, um die Schwer-Lkw und auch die Mercedes-Wagen der Diplomaten und offizieller chinesischer Stellen in Peking laufend zu betreuen und zu warten.

?: *Wie sieht der Automarkt in China aus?*

Schmidt: In China laufen – nach einer Übersicht aus dem Jahre 1973 – neben 815 000 Lastwagen auch 50 000 Personenwagen, die größtenteils aus der einzigen chinesischen Pkw-Fabrik in Schanghai stammen. Importiert wurden allein in den Jahren 1971 und 1972 rund 8600 Nutzfahrzeuge.

?: *Gedenken die Chinesen die Produktion von Automobilen so zu puschen wie die Russen?*

Schmidt: Im chinesischen Volkswirtschaftsplan spielt der Pkw keine Rolle. Die Chinesen brauchen zum Aufbau ihrer Landwirtschaft und ihrer jungen Ölindustrie sowie für ihre Infrastruktur Lastwagen in jeder Menge. Darum forcieren sie auch den Aufbau einer eigenen Lkw-Industrie. Sie wollen ihr Volksvermögen in die Massentransportmittel investieren. Darum sind zum Beispiel leichte Omnibusse gefragt, aber keine Automobile.

?: *Heißt das, daß die deutsche Automobilindustrie keine Chance hat, China als Exportmarkt zu entdecken?*

Schmidt: Die Basis der Motorisierung ist nicht der Personenwagen, sondern sind Omnibusse und Lastwagen.

?: *Wie sieht das Image von Daimler-Benz in der Volksrepublik China aus?*

Schmidt: Die Bezeichnung Daimler oder Mercedes sagen dort nichts, wir laufen unter Benz.

?: *Und welche Konkurrenz hat Benz in China anzutreffen?*

Schmidt: Natürlich noch Russen aus der Vergangenheit, aktuell aber Japaner und Franzosen. Man braucht einen sehr langen Atem, um ins Geschäft zu kommen. Den Markt einfach aufreißen kann man nicht.

?: *Und wie ist das Image von Benz in China?*

Schmidt: Die Chinesen haben begriffen, daß wir zwar teurer sind, aber beste Technik bieten. Sie haben die Formel gefunden: für drei Japaner kriegen wir zwei Mercedes.

Bauernfang

Billiger Geländewagen für Polens Landwirte.

Seit gut zwei Jahren spielen polnische Land- und Forstwirte im Raum Poznan (Posen) Versuchsfahrer: Sie testen während ihrer täglichen Arbeit einen in Polen konstruierten Geländewagen, den zweiachsigen Tarpan.

Angetrieben wird der in der Nähe der polnischen Messemetropole Poznan gebaute Tarpan von einem Zweiliter-Motor des Typs Nysa, der 70 PS bei 4000 U/min leistet. Die Höchstgeschwindigkeit des je nach Wunsch mit einem Drei- oder Vierganggetriebe lieferbaren Tarpan wird mit 100 km/h angegeben, der durchschnittliche Kraftstoff-Konsum soll bei rund zwölf Liter pro 100 km liegen.

Der polnische Geländewagen bietet Platz für sechs Personen und verfügt bei umgeklappter, an die Vordersitze angelehnter Rücksitzbank über eine geräumige Ladefläche. Der Stauraum kann von 1,4 auf zwei Meter Länge vergrößert werden, wenn die auf Schienen laufende Trennwand zum Personenabteil verschoben wird.

Der inzwischen bereits in Serie produzierte Tarpan (Außenmaße: 4410 x 1750 x 1758 mm) bringt 1350 kg auf die Waage. 750 kg Zuladung sind möglich.

In Olsztyn (früher Allenstein) wurde eigens für dieses Auto ein Gürtelreifen der Dimension 185 SR 15 entwickelt.

Ungewöhnlich niedrig ist der Preis des hochbeinigen Geländemobils: Er wird mit rund 2500 US-Dollar angegeben, das entspricht etwa 6500 Mark.

Nicht zuletzt mit diesem Preis fängt der Hersteller bäuerliche Interessenten im eigenen Land in so großer Zahl, daß der Tarpan vorerst nicht in größerer Stückzahl in den Westen ausgeführt werden kann. Innerhalb kürzester Zeit wurden rund 5000 Exemplare abgesetzt. Wenn aber der Inlandsbedarf geringer wird, dann will die polnische Außenhandelsorganisation Pol-Mot den billigen Bauernfänger auch als Devisenbringer im westlichen Ausland anbieten. *H.O.*

Preiswerter Pole: Geländewagen für 6500 Mark.

Flossen hoch

Amerikaner setzten dem Cadillac ein Denkmal.

Marilyn Monroe hatte einen, Elvis Presley ließ sich seinen gar vergolden, und Chicagos Gangsterbosse nutzten ihn geschäftlich: den Cadillac mit Schwanzflossen, Amerikas Prestigekarosse der wilden 50er Jahre.

Bis vor wenigen Jahren noch galt dieses Auto, das seinen Namen dem Gründer der Stadt Detroit, dem Franzosen Antoine de la Mothe Cadillac verdankt, als meistbegehrter Wagen der Luxusklasse. Doch mehr und mehr verdrängten ihn ausländische Eindringlinge wie Mercedes oder Jaguar von seinem angestammten Platz in der Hit-Parade der US-Nobelautos.

„Vor zwanzig Jahren", so erinnert sich wehmütig Chip Lord, Künstler aus San Francisco, „war der Cadillac das Maß aller Dinge, alles wurde mit ihm verglichen." Grund genug für Chip und seine Kollegen von der Ant Farm („Ameisenhof"), einer kalifornischen Künstlergruppe, dem Cadillac vergangener Zeiten ein Denkmal zu setzen.

Zur Realisierung des ehrgeizigen Plans gewannen die Land-Artisten Stanley Marsh III. als Mäzen, einen Rancher aus der Gegend von Amarillo/Texas. Er gab für das Monument in der Wüste Geld und Grundstück.

Per Zeitungsanzeige suchte Chip Lord alte Cadillacs und hatte bald für jedes Jahr, in dem sich die Form der Schwanzflosse geändert hatte, ein Musterexemplar zusammen, insgesamt zehn Stück der Baujahre 1948 bis 1964. Dann buddelte die Gruppe zehn Löcher, steckte in jedes die Nase eines der Altautos und zementierte das Ganze ein. Bewegliche Teile wie Radkappen und Türen wurden aus Sorge vor Zerstörung durch verständnislose Kunstbanausen festgeschweißt.

Nun stehen die Cadillacs mit steil gen Himmel gerichtetem Pürzel, die Nase im Sand, doch nobel und stolz als Denkmal der wilden 50er Jahre dort, wohin sie Benzinsparer und Luxusverächter ohnehin schon immer gerne geschickt hätten — in der Wüste. *H.R.R.*

Nostalgie in Blech: Cadillac-Denkmal.

B. Buschs Sammelsurium

Fiat 501 S Rennsportwagen Baujahr 1922.

Der Nachfolger des legendären FIAT ZERO, dessen Produktion im Kriegsjahr 1915 eingestellt wurde, ist der Typ 501. Er ist das erste Nachkriegsmodell des Hauses mit kleinem Hubraum. Und er wird der erste wirklich große Fiat-Erfolg. Vom Typ 501 werden von 1919 bis 1926 nicht weniger als 45 000 Exemplare gebaut. Noch heute existieren sehr viele 501, aber von der schönsten Variante dieses Modells, dem 501 S Rennsportwagen, gibt es nur noch zwei Exemplare auf der ganzen Welt. Eines davon besitze ich. Es steht in meinem Auto-Museum in Wolfegg über Ravensburg. In loser Folge werde ich von diesem Heft an über mein Sammelsurium berichten. Ich beginne in Anlehnung an den Oldtimer-Fahrbericht vom Fiat Zero mit dem 501 Rennsportwagen. Er wurde von 1921 bis 1926 gebaut und nahm in der Hand von Privatfahrern an vielen Rennen teil. Von Parma-Berceto bis zur Targa Florio.

Die „heißeste Version" hatte zwei Nockenwellen und lief über 120. Die Leistung der jeweiligen Motor-Varianten (die meisten wiesen leichte Frisierarbeiten auf, beim Spezial-Vergaser angefangen) lag zwischen 27 und 35 PS. Sie fiel bei 3000 bis 3300 U/min aus 1460 ccm Hubraum an. Weil mein Wagen heute noch gestoppte 110 km/h läuft, schätze ich seine Motorleistung auf 30 PS.

Der Wagen ist 100 Prozent original ohne moderne Anbauteile, und an seiner Spritzwand befindet sich gar noch eine uralte OLIOFIAT-Dose, die man da in einer Vorrichtung einklemmen und so im Motorraum mitführen konnte. Ebenso praktisch ist eine Aluleiste mit vier Gewindebohrungen, die vier Ersatzkerzen aufnimmt. Das Vierganggetriebe wird noch, wie beim ZERO, über eine rechts vom Fahrer liegende Kulisse geschaltet, die aber innerhalb der Karosserie angeordnet ist. Mir wäre die Anordnung outside wie beim ZERO lieber, weil es sehr schwierig ist, unter der rechten Kniekehle gekonnte Schaltmanöver zu machen, während man in dem knallhart gefederten Wagen auf- und abhüpft. Die Vierradbremse wirkt sehr gut über groß dimensionierte Trommeln. Es ist zu vermuten, daß die vorderen Bremstrommeln um 1925 nachträglich eingebaut wurden, denn das 1922er Modell besaß noch keine Vierradbremse.

Der 1460 ccm-Motor ist ein echter Langhuber, Bohrung 65 mm, Hub 110 mm. Er hat noch über jedem Zylinder einen Zischhahn mit kleiner Pfanne, die man mit Sprit füllen und dadurch den Anlaßvorgang erleichtern konnte. Über den elektrischen Starter, der von Anfang an zur Ausrüstung gehörte, springt der Motor aber immer sofort an. Die sechsfache Bereifung der Größe 760 x 90 wurde vor wenigen Jahren von Dunlop in England angefertigt. Vier der Pneus haben nun schon manchen Sturm erlebt. Wenn ich anläßlich eines ländlichen Sand- oder Grasbahn-Rennens mit dem 501 S ein paar Ehrenrunden drehe, geht es hart und heiß her. Der Wagen hüpft und fetzt über die Piste und sieht dabei immer erheblich schneller aus, als er es ist. Und dann kommt mein Trick: Ich trete mit dem linken Fuß die Auspuffklappe nieder. Dann entweichen die Abgase ungedämpft dem Motor – der Lärm steigt schlagartig an. Publikums-Reaktion: „Jetzt hat er den Kompressor eingeschaltet!"

Der Fiat 501 S, oben beim Rennen auf der Insel Fanö im Jahr 1922, besaß einen 1,5 Liter-Motor.

Der Wagen ist ein Prachtstück. Besonders dekorativ ist der riesige Messing-Tank quer auf dem Wagenheck. Er faßt 80 Liter. Bei etwa 12 Liter Reiseverbrauch komme ich weiter ohne Nachtanken als mit manchem modernen Sportwagen. Das Fehlen jeglichen Wetterschutzes nach oben würde mich von keiner Fernfahrt abhalten, aber das Fehlen von Kotflügeln ist nur bei Rennen akzeptabel, wenn es einem gleichgültig sein kann, wie verdreckt man am Ende aus dem Cockpit klettert. Aber für den Straßenverkehr müßte der Wagen Schutzbleche haben, nicht nur, weil der TÜV darauf besteht. Ich möchte meinen 501 S aber nicht verschandeln, und deshalb bewege ich ihn nur ab und zu einmal auf abgesperrter Piste.

Es macht ja schon Spaß genug, ihn nur anzuschauen und hin und wieder seinen Motor laufen zu lassen. Und zum Verreisen gibt es in meinem Sammelsurium bequemere Oldtimer. Mit dem 501 S fuhren die harten Männer von damals aber auf eigener Achse zu jedem Rennen. Die konnten sich noch richtig freuen – mit 30 PS unter dem Hintern waren sie bewunderte Rennfahrer. Damals, anfangs der zwanziger Jahre.

Das deutsche
Automagazin

auto motor sport

Redaktion

Herrn
Dr. Hans Nassall
Regierungspräsidium

7800 Freiburg
Gartenstraße 25–27

5. 11. 1975

Betrifft: Hinweisschild auf der Autobahn vor Freiburg.

Sehr geehrter Herr Dr. Nassall,

als Leiter des Referats Wirtschaft und Verkehr im Regierungspräsidium verantworten Sie die Hinweisschilder auf der Autobahn E4, die von Karlsruhe über Freiburg nach Basel führt.

Autofahrer, die von Norden nach Freiburg wollen, finden ein blaues Schild („Freiburg-Nord 1000 m") und wenig später ein weißes mit der Aufforderung „Freiburg hier ausfahren" vor. Wer sich daran hält, wird über eine Landstraße umständlich zum nördlichen Stadtteil Zähringen geleitet und muß sich dann über die Habsburger Straße in die City quälen.

Viel einfacher und schneller kann das Zentrum über die neue Stadtautobahn erreicht werden; der Zeitgewinn macht bis zu einer halben Stunde aus. Diese Ausfahrt ist jedoch nicht, oder vielmehr falsch mit einem Wegweiser „Umkirch-Lehen" beschildert.

Die Stadtautobahn ist seit vielen Monaten fertig. Warum haben Sie, Herr Nassall, nicht längst veranlaßt, daß die Schilder korrigiert und die Autofahrer nicht weiterhin falsch orientiert werden?

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Redaktion
auto motor und sport

Hans-Robert Lichtenberg

Goldener September

Marktbericht September 1975: IAA beflügelte Neuwagen-Verkauf.

Daß eine Automobilausstellung auch kurzfristig Impulse zu vermehrtem Konsum geben kann, zeigte sich im September: Mit 186 151 verkauften Neuwagen — knapp 40 Prozent mehr als im gleichen Monat 1974 — wurde auf dem deutschen Markt das beste September-Ergebnis aller Zeiten erzielt. Der bisherige Rekord datierte aus dem Jahre 1971, als 167 763 fabrikneue Autos zugelassen wurden.

Gegenüber dem ruhigen August, als die Werksferien in der Autoindustrie die Aufwärtsentwicklung bremsten, gab es sogar eine Zunahme von 55,6 Prozent. Um den vor der Frankfurter Automobil-Ausstellung angestauten Bedarf zu befriedigen und die neuen Modelle in genügender Stückzahl auf den Markt zu bringen, fuhren die meisten deutschen Automobil-Hersteller weiter Sonderschichten.

Der VW Golf setzte sich nach dem Ausrutscher im August, als er von den beiden Opel-Modellen Kadett und Rekord überflügelt worden war, wieder an die Spitze der Bestsellerliste. Mit 13 331 Verkäufen lag der Golf diesmal klar vor den ebenfalls mit fünfstelligen Verkaufszahlen aufwartenden Opel-Modellen Kadett und Rekord sowie dem VW Passat (10 590 Verkäufe).

Knapp dahinter folgte mit jeweils über 9000 abgesetzten Exemplaren das Ford-Trio Escort, Granada und Taunus. Gut in Szene konnte sich auch der VW Polo setzen, der im September 7667 Abnehmer fand und damit den Audi 50 (4608 Verkäufe) klar übertreffen konnte. Mit 2469 Neuzulassungen feierte die neue weißblaue Dreierreihe von BMW einen geglückten Einstand. *K. W.*

HERSTELLER	Sept. 1975	Sept. 1974	Veränd. in %*
Alfa Romeo	**2 634**	**1 516**	**+ 73,7**
Audi NSU	**14 838**	**9 314**	**+ 59,3**
Audi 50	4 608	—	—
Audi 80	5 404	5 823	– 7,2
Audi 100	4 594	3 389	+ 35,6
Sonstige	12	23	—
NSU	220	79	+178,5
Autobianchi	**382**	**399**	**– 4,3**
BMW	**8 112**	**6 103**	**+ 32,9**
1502	1 387	—	—
316/318/320	2 469	—	—
518/520	2 201	1 445	+ 52,3
525	712	646	+ 10,2
528	489	—	—
2500	317	288	+ 10,1
2800	1	49	—
3.0	436	352	+ 23,9
3.3 L/Li	8	30	– 73,3
Sonstige	92	3 293	—
Chrysler/Simca	**3 922**	**3 910**	**+ 0,3**
Citroen	**2 911**	**3 500**	**– 16,8**
2 CV	1 085	2 054	– 47,2
Dyane	136	335	– 59,4
Ami	16	96	– 83,3
GS	936	799	+ 17,1
CX	580	—	—
Sonstige	158	216	—
DAF	**750**	**1 051**	**– 28,6**
Datsun	**1 879**	**941**	**+ 99,7**
Fiat	**8 800**	**7 042**	**+ 25,0**
Fiat/Italien	7 845	5 792	+ 35,4
SEAT/Spanien	834	1 183	– 29,5
Zastava/Jugosl.	121	67	+ 80,6
Fiat 126	806	1 353	– 40,4
127	2 888	2 092	+ 38,0
128	1 647	1 727	– 4,6
131	1 818	—	—
132	932	952	– 2,1
133	449	—	—
Sonstige	260	918	—
Polski-Fiat	**129**	**58**	**+122,4**
Ford	**31 537**	**12 895**	**+144,6**
Escort	9 969	2 291	+335,1
Capri	1 978	1 598	+ 23,8
Taunus	9 074	5 389	+ 68,4
Granada	9 293	632	—
Sonstige	1 223	2 985	—
Honda	**177**	**86**	**+105,8**
Lada	**812**	—	—
Leyland/Innocenti	**1 170**	**1 225**	**– 4,5**
British Leyland	688	653	+ 5,4
Innocenti	482	572	– 15,7
Mazda	**397**	**200**	**+ 98,5**
Mercedes-Benz	**17 745**	**14 685**	**+ 20,8**
200, 230/4	4 701	3 810	+ 23,4
200 D, 220 D, 240 D	7 763	6 585	+ 17,9
230/6, 250, 280, 280 E	1 711	1 861	– 8,1
280 S, SE, 350 SE, 450 SE/SEL	2 598	1 949	+ 33,3
280 SL, 350 SL, 450 SL	272	154	+ 76,6
Sonstige	700	326	—
Opel	**35 288**	**23 520**	**+ 50,0**
Kadett	11 636	10 434	+ 11,5
Rekord	10 625	7 051	+ 50,7
Manta	2 378	946	+151,4
Ascona	9 213	4 298	+114,4
Commodore	994	577	+ 72,3
Diplomat, Admiral	258	106	+143,4
Sonstige	184	108	—
Peugeot	**3 490**	**3 669**	**– 4,9**
Porsche	**318**	**208**	**+ 52,9**
Renault	**9 914**	**9 098**	**+ 9,0**
R 4	3 110	3 242	– 4,1
R 5	2 239	2 118	+ 5,7
R 6	944	1 000	– 5,6
R 12	1 273	904	+ 40,8
R 15	179	214	– 16,4
R 16	1 578	1 283	+ 23,0
R 17	71	134	– 47,0
R 30	460	—	—
Sonstige	60	203	—
Skoda	**243**	**163**	**+ 49,1**
Toyota	**1 100**	**528**	**+108,3**
1000	201	—	—
Corolla	331	155	+113,5
Carina/Celica	310	149	+108,1
Sonstige	258	224	—
Volkswagen	**38 289**	**32 241**	**+ 18,8**
Käfer	2 420	5 201	– 53,5
Polo	7 667	—	—
Golf	13 331	13 676	– 2,5
Passat	10 590	8 082	+ 31,0
Scirocco	1 805	2 725	– 33,8
VW-Porsche	127	61	+108,2
Sonstige	2 349	2 496	—
Volvo	**755**	**525**	**+ 43,8**
242	139	120	+ 15,8
244	430	314	+ 36,9
245	39	22	+ 77,3
264	117	33	+254,5
Sonstige	30	36	—
Sonst. Deutsche	**18**	**83**	**—**
Sonst. Ausländer	**541**	**519**	**—**
Gesamt:	**186 151**	**133 479**	**+ 39,5**

* Neue und auslaufende Modelle sind in der Prozent-Bewertung nicht berücksichtigt.

Des ischt die neue Stichsäg' »Walter« von Metabo. Die ischt von uns Schwobe g'macht für alle Leut', die schaffe und spare wie mir.

Des mit dem Schaffe und Spare hat sei oigene Bewandtnis bei uns. Aber des verzählet mir besser in Schriftdeitsch.

Also: Schaffen heißt bei uns, daß man heftig nachdenkt, bevor man heftig zupackt. Dabei passiert es dann, daß das Automobil oder der Zeppelin erfunden werden oder, im Falle von Metabo, *das größte Heimwerkerprogramm der Welt* entsteht.

Und sparen heißt bei uns, daß wir genau darauf achten, ob die Mark auch hundert Pfennige hat. Oder umgekehrt: Ob eine Sache ihr Geld wert ist.

Wenn Ihnen diese schwäbischen Nationaleigenschaften ein wenig sympathisch sind und wenn Sie Heimwerker sind, dann paßt unsere neue Stichsäge aus der **Metabo Dynamic-Serie** genau zu Ihnen – wie der Deckel uff'n Topf, täte mir sage.

Die Stichsäge »Walter« von Metabo sägt Hart-, Weich- und Sperrholz; Tischler-, Span- und Schichtstoffplatten; Messing-, Kupfer- und Alublech; Gummi, Kunststoffe, Papier, Plexiglas, Hartgewebe und Stoffe. Holz und Kunststoffe bis 50 mm Dicke.

Sie sägt Kreise, Bögen, Kurven und – geradeaus. Und das sauber mit einer Hand. *Ein leistungsstarker 330-Watt-Motor (Wirkungsgrad größer als 50%!) sorgt für 3000 Hübe pro Minute (daher der saubere Schnitt!).*

Und dann kommen die Feinheiten: für Schrägschnitte beidseitig von 0–45° *stufenlos einstellbare Fußplatte* mit zusätzlichen Feststellmöglichkeiten bei 15, 30 und 45°. Individuell auf jedes Sägeblatt *einstellbare Stützrolle,* damit es weder nach hinten, noch seitlich ausweichen kann – das gibt einen exakten Sägeschnitt. *Eingebaute Blaseinrichtung,* damit Sie immer freie Sicht auf den Sägeschnitt haben. *Vollkugelgelagerter Motor;* wartungsfreie, wärmeisolierte *Stößelführung für hohe Dauerbelastung.* Und gebaut ist »Walter« natürlich nach der Deutschen Industrie Norm 66069 und nach VDE 0740.

Wie Sie sehen, gibt es für jeden Pfennig von den 142,– Mark (unverbindliche Preisempfehlung), die diese Stichsäge kostet, einen Gegenwert. Wäre sie billiger, könnte sie weniger. Und weniger lange.

Verblüffend leistungsstark, zuverlässig und preisgünstig, kann man also sagen. *»Walter« von Metabo aus der Metabo Dynamic-Serie ist eben ein vollwertiges Werkzeug und kein Spielzeug.*

Schwätzet mir also net länger dromrom: Die Stichsäge »Walter« von Metabo gibt's beim Fachhändler, natürlich in Metabogrün. Und *gegen eine Postkarte gibt's einen Prospekt* über das größte Heimwerkprogramm gratis.

Metabowerke KG, 744 Nürtingen, Postfach 229

Die neue Metabo Dynamic-Serie.

Metabo

Sonderausstattung: Stahlkurbeldach

Das Maß der Klasse.

Der BMW 518 bietet ein Höchstmaß an Fertigungssorgfalt und Finish. Und eine ungewöhnlich dauerhafte Lack-Qualität durch eingebrannte Mehrschicht-Lakkierung auf korrosionsfester Grundierung in Europas modernster Senkrecht-Tauch-Elektrophorese.

BMW bietet einen außerordentlich langlebigen, praxiserprobten Unterbodenschutz auf PVC Basis. Und als einziger deutscher Automobil-Hersteller serienmäßig Hohlraumversiegelung bis in den letzten Winkel der Karosserie-Profile.

Diese umfassenden Vorsorge-Maßnahmen bilden zusammen mit der technischen Hochwertigkeit und soliden Mechanik gute kaufmännische Gründe, sich für einen BMW zu entscheiden. Das günstige Verhältnis von Preis und Unterhaltskosten zu Leistung und Gebrauchswert macht den BMW 518 zu einem besonders wirtschaftlichen Automobil.

BMW 518: Normalbenzin.

Der BMW 518 bietet die BMW typische Überlegenheit bei Triebwerk* und Fahrwerk sowie ein umfassendes System sich ergänzender, stufenweise wirksam werdender Sicherheitseinrichtungen. Seine aufwendige Technik, die soliden Detail-Konstruktionen und eine hohe Fertigungsqualität führen zu jener langlebigen Wertbeständigkeit, die auch beim Automobil den Unterschied ausmacht zwischen Investition und Geldausgabe.

Der BMW 518 ist die preisgünstigste viertürige Limousine im BMW Programm. Wenn wir uns nicht bereitfinden, ein derartiges Automobil billiger zu bauen, liegt das nicht nur daran, daß wir mit dieser Auffassung von Qualität und Preis so erfolgreich sind. Sondern auch daran, daß unsere Käufer den gleichen Geschmack haben wie unsere Konstrukteure: Sie sind mit dem Besten zufrieden.

*BMW Triebwerke sind auf das künftige Benzin-Blei-Gesetz ausgelegt.

BMW 518

Ein Kennzeichen für hochwertige Technik und eine bestimmte Haltung des Fahrers: Nicht anspruchsbetont, sondern betont anspruchsvoll. Ein Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung.

BMW – Freude am Fahren.

Doppeltest VW Polo/ VW Käfer

Heft 21, Seite 46.

Da hat doch Herr Schruf tatsächlich den neuen Prügelknaben der automobilen Nation entdeckt und heftig zum Sturm auf den alten Herrn geblasen. Aber mir mißfällt es zutiefst, wenn in diesem Doppeltest altbekannte Meriten und stets hochgelobte Eigenschaften des Käfers urplötzlich ins Gegenteil verdreht werden, nur weil ein Audi-Kuckucksei mit VW-Emblem nach dem Willen der VW-Verkaufsorganisation und der Autotester zum Käfer-Nachfolger proklamiert worden ist. Selbstverständlich ist der Polo das modernere Fahrzeug, aber das Auftauchen eines neuen Modells sollte niemanden vorschnell verleiten, alles schlecht zu machen, was bisher gut war.

Roy von Koenig-Warthausen, Hallbergmoos

Im Mai dieses Jahres hatte ich die Wahl zwischen einem Urlaubskäfer (1200 L mit erheblichem Zubehör) für 7425 Mark und einem VW Polo (Primitivausstattung) für 7500 Mark. In gleicher Ausführung wie der Urlaubskäfer hätte der Polo über 9000 Mark gekostet. Da ich von den modernen und angeblich ausgereiften Kleinwagen enttäuscht bin, habe ich mich erneut für den Käfer entschieden. Da der Käfer immerhin um 1000 Mark billiger ist als der Polo, wird er weiterhin Käufer finden; denn gerade bei geringem Einkommen ist beim Kauf nicht unbedingt das Modell, sondern hauptsächlich der Preis entscheidend.

Rolf Lang, Freiburg

Endlich hat eine Zeitungsredaktion an einem Käfer auch etwas Positives gefunden. Ich darf Ihnen dazu gratulieren!
Einiges haben Sie vielleicht noch vergessen. Der Wiederverkaufswert eines Käfers ist nicht unerheblich. Warum soll sich nur der Polo schaltfaul fahren lassen? Mein Käfer (Bj. 66) läßt sich von 40 km/h herauf im IV. Gang ruckfrei beschleunigen. Zum Armaturenbrett: eine Holzimitation (wie beim Polo) macht noch keinen Jaguar aus.
Abschließend möchte ich bemerken, daß ich kein Polo-Feind bin, aber der Käfer krabbelt auch noch.

Ingo Ruhland, Wickede

Zwei Auto-Generationen: VW Polo, VW Käfer.

Schnittmuster

Reparaturen im Abschnittverfahren sparen Hunderte Millionen Mark. Heft 21, Seite 18.

Die von Professor Danner publizierten Methoden der Abschnittreparatur haben wir Karosseriebauer schon vor Jahrzehnten betrieben, besonders bei den Porsche 356-Typen und bis heute auch bei allen anderen Personenwagen beibehalten.
Es gibt nur einen großen Haken bei Danners Theorie, und das ist seine ermittelte Richtzeit. Die Werke greifen natürlich seine Empfehlungen auf, um die Reparaturfreundlichkeit ihrer Fahrzeuge zu demonstrieren. Da heute selbst große Volkswagenvertragshändler durch die Typenvielfalt über kein optimales Ersatzteillager mehr verfügen, gibt es schon zu Arbeitsbeginn Verzögerungen. Die bei den heutigen Leichtbaukarosserien notwendigen Richtarbeiten, um das Abschnittteil ansetzen zu können, werden neuerdings von den Sachverständigen entweder gar nicht erst aufgenommen oder als Bagatelle abgetan. So kann den Kunden in manchen Fällen nicht die gewohnte Qualität geboten werden, weil die Versicherungen einfach nicht mehr die erforderliche Zeit bewilligen.

Danner

Erich Schröder, Raisdorf

Der Trieb zum Jeep

Gebrauchte Jeeps: Das Abenteuer beginnt beim Kauf. Heft 21, Seite 124.

Als Jeep-Fan und Besitzer von zwei Willys-Jeeps, Baujahr 1947/48, habe ich großes Interesse an Ihrem Artikel gefunden. Sie sprachen das Problem der Ersatzteilversorgung an. Hierzu kann ich Ihnen folgende Information geben: In Brüssel befindet sich eine Art Zentrallager für Europa. Von dort kann man Fahrzeuge jeder Güteklasse erwerben und außerdem Ersatzteile bis zur kleinsten Schraube bekommen. Außerdem erfolgt täglicher Expreßversand (Lieferzeit ca. vier bis fünf Tage).

Ersatzteilprobleme: Jeep.

Ulrich Stange, Königswinter

IAA 1975

Heft 20, Seite 16.

Mit Interesse verfolgen wir die Kommentare über Porsches Schritt zur verzinkten Karosserie mit Sechsjahresgarantie. Neben begeisterter Zustimmung, vor allem von seiten der Kunden, findet sich darunter auch zum Teil heftige Kritik aus der Branche, die nicht unbeantwortet bleiben sollte.
In Heft 20/75 wird Herr Breitschwerdt, Leiter der Karosserie-Entwicklung der Daimler-Benz AG, zitiert: „Unverantwortlich, dies als Lösung zu präsentieren, ehe die Technologie entwickelt ist, wie man das Zink dann wieder vom Schrott trennt." Diese Bemerkung, wenn sie überhaupt in solcher Form geäußert wurde, muß befremden, und zwar aus zweierlei Gründen. Einmal weil – entgegen den Befürchtungen von Herrn Breitschwerdt – auch die Daim-

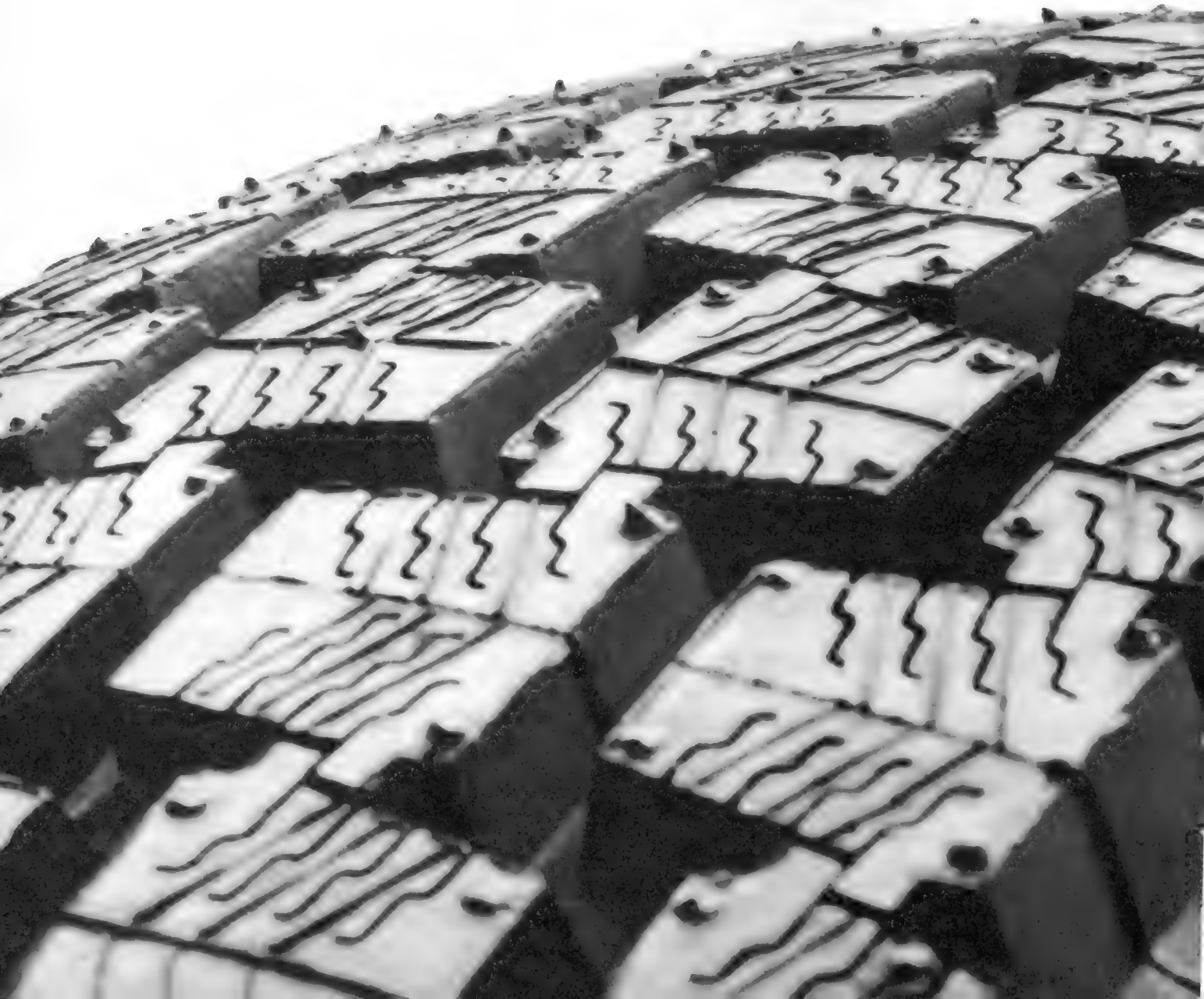
raucht, der weiß was schmeckt!

Echter Halfzware Tabak direkt aus Holland. Kräftig, aber nicht schwer.

DM 2.25

75/010

In diesem Winte
ThermoGummi



er funktioniert noch besser.

Im letzten Winter haben viele tausend Autofahrer den ContiContact aus ThermoGummi gekauft. Weil ihnen folgendes eingeleuchtet hat:

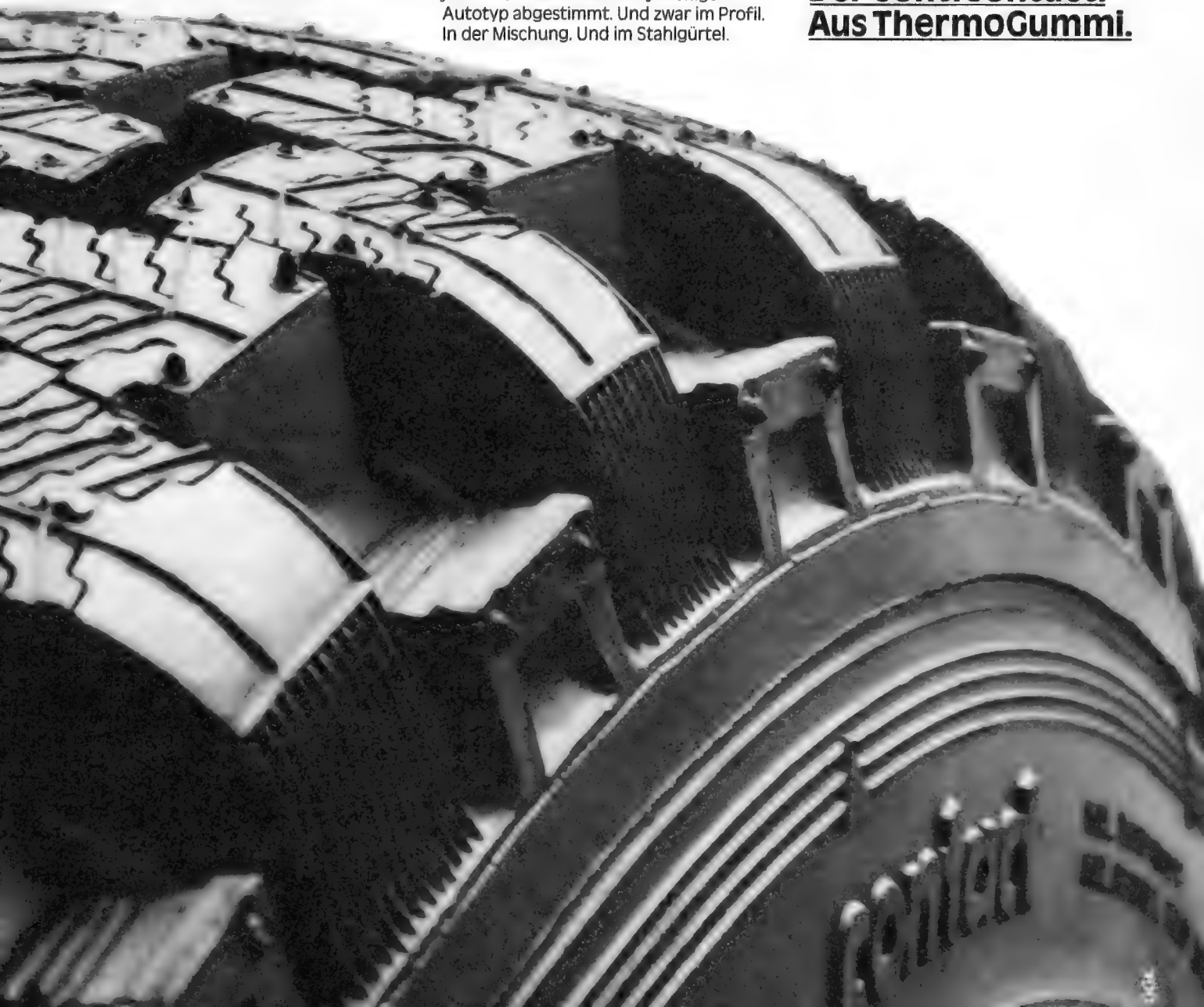
Normales Gummi wird hart, wenn es kalt wird. ThermoGummi nicht. Deshalb ist die Haftfähigkeit eines Reifens aus ThermoGummi auf nasser und glatter Straße erheblich besser.

Contis Reifen aus ThermoGummi ist jetzt noch besser auf den jeweiligen Autotyp abgestimmt. Und zwar im Profil. In der Mischung. Und im Stahlgürtel.

Der ContiContact ist bis 160 km/h zugelassen. Als verantwortungsbewußter Autofahrer können Sie also die vom Gesetzgeber empfohlene Richtgeschwindigkeit von 130 km/h sicher fahren.

Der ContiContact hat darum in diesem Winter alle Chancen, seinen Vorsprung weiter auszubauen.

Der ContiContact.
Aus ThermoGummi.



Leserbriefe

ler-Benz AG für ihre Omnibusreihe O 305–307 verzinkte Bleche für die Außenhaut verarbeitet, um die geforderte Langlebigkeit zu gewährleisten.
Vor allem aber, weil die Trennung von Zink und Stahl in der modernen Schmelztechnologie kein Problem darstellt. Zink verdampft bei 907° C, Stahlschrott schmilzt bei rund 1500° C. Eine Trennung ergibt sich also zwangsläufig bei der Stahlschmelzung. Das Zink findet sich in den Filterstäuben und Filterschlämmen der Entstaubungsanlagen wieder. Eine Umweltbelästigung durch das Verarbeiten verzinkter Schrottbleche im Stahlwerk ist in Verbindung mit Entstaubungsanlagen nicht gegeben. Selbst eine Rückgewinnung des Zinks aus Filterrückständen ist nach den Untersuchungen der August-Thyssen-Hütte möglich und bei Zinkgehalten von mehr als zehn Prozent lohnend.
Die Stahlindustrie betrachtet es als ihre Aufgabe, für die Wiedergewinnung von leicht flüchtigen Metallen, die als Korrosionsschutz von Stahl verwendet werden, Sorge zu tragen. Die August-Thyssen-Hütte arbeitet zur Zeit mit finanzieller Unterstützung durch die Kommission der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl an einem entsprechenden Verfahren. Es ist bereits an die Erstellung einer Pilotanlage gedacht.
Schließlich sei angemerkt, daß die Firma Porsche im Rahmen des Forschungsprojekts Langzeitauto gerade dem Aspekt der Verschrottung und Rückgewinnung des Materials besondere Beachtung schenkt.

Manfred Jantke, Porsche-Presseabteilung, Stuttgart

Fest im Sattel

Männer, die Autos bauen, und ihre Motorräder. Heft 21, Seite 12.

Zu Ihrem Artikel bin ich in der Lage, von der Gipfelbesteigung der Herren Alex von Falkenhausen sowie Schorsch und Hans Meier eine Aufnahme nach geglückter Rückkehr zur Verfügung zu stellen.

Wilfried Höller, Saalbach

Gipfeltreffen: Schorsch Meier, Alex von Falkenhausen, Hans Meier (von links).

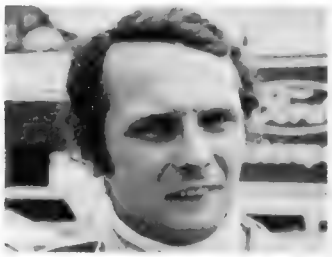
Der Meister und die Macher

Wie Niki Lauda für Ferrari nach elf Jahren wieder die Automobilweltmeisterschaft gewann. Heft 21, Seite 150.

Sicher ist Lauda einer der fünf besten Piloten und hat seinen dank Talent, harter Arbeit und sicher überlegenem Material gewonnenen Titel verdient. Aber darf sich ein bekannter und durch seine zündenden TV-Kommentare geschätzter Journalist wie Prüller in einer objektiven Zeitschrift ein solches Maß an Public Relations für seinen Busenfreund leisten? Oder braucht Niki noch so viel Gunst, weil ihn die meisten seiner Rennfahrerkollegen zwar bewundern und achten, aber nicht gerade innig lieben?
Jody Scheckter sagte mir im Fossati Hotel in Cannonica selbst: „Mr. Engine is winning today!" Ich möchte dem nicht viel hinzufügen, obwohl es für viele sicher schön ist, zwar keinen Deutschen, wohl aber einen Deutschsprachigen siegen zu sehen.

Jürgen Schippers, München

Bestimmt ist Lauda unter die besten Grand Prix-Piloten einzureihen, es gibt



Lauda

aber einige Leute im Formel 1-Zirkus, die dem Österreicher rein von der fahrerischen Potenz her in nichts nachstehen. Bei einem Bericht über das Ferrari-Team sollte man trotz aller Begeisterung nicht vergessen, daß mit Clay Regazzoni eine der schillerndsten Figuren im Rennsport unter der gleichen Flagge „segelt".

G. Conus, Bern

auto motor und sport

Herausgeber: Paul Pietsch, Ludwig Vogel
Redaktionsdirektor: Ferdinand Simoneit
Chefredaktion: Fritz Reuter, Klaus Westrup, Dipl.-Ing. Gert Hack
Geschäftsführender Redakteur: Helmut Luckner
Grafische Gestaltung: Robert Rettenmayr
Produktion: Otto Goebel (Ltg.)
Horst Steindel (Chef vom Dienst)
Redaktion: Clauspeter Becker (Sonderaufgaben)
Uwe Brodbeck (Verkehr)
Ing. Helmut Eicker (Technik, Leiter der Testabteilung)
Horst Hamel (Dokumentation)
Götz Leyrer (Ltg. Ratgeber)
Karl Mauer (Ltg. Sport)
Michael Mehlin (Testwagen)
Hans-Robert Richarz (Magazin)
Hannes Scholten (Reporter)
Werner Schruf (Technik, Zubehör)
Eberhard Streib (Testabteilung)
Ute Teichmann (Testabteilung)
Klaus Wießmann (Magazin)
Grafik: Martin Ebergenyi, Doris Gassner, Andreas Olbrich, Franz Olinowetz, Rainer Schuler, Peter Wurz (Ltg.)
Fotografen: Hans Peter Seufert, Elmar Thoma, Julius Weitmann
Zeichner: Walter Gotschke, Rolf Kutschera, Bugatti
Ständige Mitarbeiter: Fritz B. Busch, Paul Frère, Dipl.-Ing. Dieter Korp, Hartmut Lehbrink, Rolf Lohberg, Heinz Prüller, Dr. Paul Simsa
Auslandskorrespondenten: Karl Ludvigsen, New York; Marc Madow, Los Angeles; Gordon Wilkins, London; Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Evian-les-Bains; Giovanni Conte Lurani, Mailand; Gianni Rogliatti, Turin.
Verlag: Vereinigte Motor-Verlage GmbH + Co KG Stuttgart, Leuschnerstraße 1, Tel.: 07 11/21 42–1, FS: 07/22 036
Redaktion: auto motor und sport, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1042
Anzeigen-Verkaufsleiter: Hansjörg Schwab; für den Inhalt verantw. Helmut Flügg. Vertrieb: Albert Manz. Herstellung: Hugo Herrmann (Stgt.), Heinrich Regan (Mch.). Druck: Gruner + Jahr AG & Co, Itzehoe.
Tiefdruckpapiere der Papierfabrik Albbruck, Printed in Germany.
auto motor und sport erscheint 14täglich, mittwochs. – Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde.
Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel.
Einzelheft DM 2,50 (einschl. MwSt.). Bezugspreis direkt ab Verlag vierteljährlich DM 14,40 (einschl. 5,5% MwSt.). Kündigung des Abonnements vier Wochen vor Vierteljahresende.
Postscheckkonto: Stuttgart 161 37. Bankkonto: Dresdner Bank AG Stuttgart 9 022 284.
Anzeigenpreisliste Nr. 28 – Gerichtsstand Stuttgart.
Im gleichen Verlag erscheinen: „Motor Revue", „Flug-Revue/flugwelt international", „lastauto omnibus", „lastauto omnibus-katalog", „mot auto-journal", „auto-Katalog", „sport auto".
Im Motor-Presse-Verlag GmbH & Co KG: „Das Motorrad", „Motorrad-Katalog", „fiat fahren".

Beilagenhinweis: Eine Teilauflage der vorliegenden Ausgabe enthält einen Prospekt des Technischen Instituts Onken in CH-8280 Kreuzlingen.

Der Postbote kommt um Mitternacht.

Post aus der Heimat, frisches Obst und Gemüse lassen sich noch nicht per Funk befördern. So bringt ein Hubschrauber die kleinen Annehmlichkeiten auf hoher See zu dem um Mitternacht das Kap der Guten Hoffnung passierenden ESSO Tanker. Für die ungeduldig auf das immer wieder spannende Manöver wartende Tankerbesatzung ein wichtiger Moment. Und doch nur ein kleiner Baustein in dem umfangreichen Informationssystem der weltweit gesteuerten Versorgungsflotte von über 150 ESSO Tankern und vielen zusätzlich gecharterten.

Diese gewaltige Flotte – auch jeder 6. deutsche Tanker ist ein ESSO Tanker – transportiert das Oel zwar auf vorgeplanten Routen, aber nicht richtungsgebunden wie eine Straßenbahn, sondern flexibel wie ein Taxi, das jederzeit per Funk umdisponiert werden kann, um sich veränderten Situationen anzupassen.

Der weltweite Funkkontakt der Spezialisten an Land und an Bord reißt nie ab. Ist eine Verzögerung bei der Abfertigung in Ras Tanura am Persischen Golf zu erwarten, läuft die „ESSO BONN" eben Kharg Island an. Gibt es einmal Probleme in Triest, geht die Ladung eben über Lavera nach Karlsruhe. Brauchen die europäischen ESSO Raffinerien den vor Westafrika in Richtung Norden laufenden Tanker zu diesem Zeitpunkt nicht, dreht er ab nach Nordamerika.

Die Funkbuden auf den ESSO Tankern sind das wichtigste Verbindungsglied der weltweit gesteuerten Flotte.

Rohoelübernahme – und Zielhäfen, Fahrtrouten, Geschwindigkeiten, Ankunftsdaten und Uhrzeiten – alles läßt sich fast jederzeit ändern, alles wird weltweit optimiert. Eine gewaltige Koordinations- und Transportleistung. Wenn man über diese weltweiten Möglichkeiten des Tankereinsatzes verfügt, kann man teure Wartezeiten vermeiden, kann man durchgreifend rationalisieren. Und die Transportkosten in Grenzen halten. Immer neue Verbesserungen sind nötig, immer größere Investitionen erforderlich, damit die Oelversorgung auch in Zukunft reibungslos funktioniert.

Mehr Informationen zu diesem Thema erhalten Sie von ESSO A.G. · Information 9 2 Hamburg 65 · Postfach 680 120

Es gibt viel zu tun. Packen wir's an. ESSO

ROLEX

Rolex-Uhren erhalten Sie nur in diesen Fachgeschäften

Aachen, Josef Lücker, Am Elisenbrunnen
Aschaffenburg, Vogl, Herstallstr. 18
Augsburg, H. Jaufmann, Wilh.-Hauff-Str. 36, Schwaben-Center
Augsburg, Herbert Mayer, Ecke Pferseeratr./Rosenaustr. und Annastr. 35
Baden-Baden, Uhren-Thoma, Lichtentaler Str. 5
Bad Godesberg, Julius Schrottka, Bahnhofstr. 28
Bad Herrenalb, Oskar Hiller, Kurpromenade 38
Bad Kissingen, Juweller Happ, Ludwigstr. 3
Bad Nauheim, Franz Schmid, Parkstr. 10
Bad Oeynhausen, Fuchs KG, Königshof-Kolonnaden
Bad Reichenhall, Max Gastager, Ludwigstr. 36
Bamberg, L. Schmitt, Lange Str. 12
Berlin W 15, Heinz Wipperfeld, Kurfürstendamm 193
Berlin W 30, Heinz Wipperfeld, Hilton-Colonnade
Bielefeld, Fritz Böckelmann, Alter Markt 5
Bochum, Ludwig Mauer, Kortumstr. 61
Bonn, Wilfried Toussaint, Sternstr. 68
Braunschweig, Kühlhorn & Co., Südstr. 6-8
Braunschweig, „Die Uhrenecke", Schuhstr. (vis-à-vis Hertie)
Bremen, Hellmut A. Haase, Hutfilterstr. 15
Bremen, Gerh. D. Wempe, Sögestr. 47-51
Bremerhaven, J. Wilzius, Bürger 32
Brühl, Uhren-Böhm, Balthasar-Neumann-Platz
Coburg, Bauschatz, Mohrenstr. 36
Darmstadt, Uhren Techel, Ernst-Ludwig-Str. 16
Dortmund, Rüschenbeck, Westenhellweg 45
Düren, Hündgen, Wirtelstr. 29
Düsseldorf, Heinrich Blome, Königsallee 30
Duisburg, Robert Lepping, Königstr. 1
Duisburg, Rüschenbeck, Königstr. 6
Essen, Josef Delter KG, Kettwiger Str. 22
Esslingen, Werner Brogle, Kronenstr. 25
Flensburg, Peter Jürgensen, Große Str. 45-47
Frankfurt/M., Christ oHG, Roßmarkt 5, Zeil 83, Rhein-Main-Flughafen, Main-Taunus-Zentrum
Frankfurt/M., Karl Henecka, Kaiserstr. 15
Frankfurt/M., Riede, Schweizerstr. 29
Frankfurt/M., Gerh. D. Wempe, Steinweg 5
Frankfurt/M.-Höchst, Buchwald, Königsteiner Str. 26, Main-Taunus-Zentrum
Freiburg, Adolf Kühn, Kaiserstr. 211/213
Fulda, Fitze, Universitätstr. 5
Fürstenfeldbruck, A. Wachter, Hauptstraße 27
Fürth, Kuhnle, Königstr. 141
Garmisch-Partenkirchen, Josef Stöckerl, Bahnhofstr. 93
Gießen, Reinhold Balser, Seltersweg 5
Göttingen, Willichowski, Groner Str. 24
Gütersloh, Martin Dodt, Strengerstr. 15
Hagen/Westf., Rüschenbeck, Mittelstr. 13
Hamburg, Becker & Co., Gerh.-Hauptmann-Platz 12
Hamburg, Willy Filitz, Mönckebergstr. 19
Hamburg, Gerh. D. Wempe, Jungfernstieg/Ecke Neuer Wall, Mönckebergstr./Spitaler Str. 28, Reeperbahn 103, Wandsbeker Marktstr. 57, Fuhlsbütteler Str. 115, Osterstr. 129
Hamburg-Altona, Uhren-Heeckt, Bahrenfelder Str. 105
Hamm, Heinz Wagner, Nordstr. 1
Hanau, Willy Stickelmayer, Fahrstr.
Hannover, Diedrich-Scheurle, Georgstr. 38
Hannover, Gerh. D. Wempe, Georgstr. 27/29
Heilbronn, Luithle, Deutschhofstr. 2
Hof/Saale, Hohenberger, Altstadt 23
Ingolstadt, D. Döhrkoop, Rathausplatz 9
Kaiserslautern, Walter Lembach, Fackelstr. 28
Karlsruhe, Oskar Hiller, Kaiserstr. 100
Kassel, Schmidt, Obere Königstr. 47
Kempten/Allg., Höbel, Inh. Hollfelder, Beim Kornhaus
Kempten/Allg., Müller, Schlösslepassage
Kiel, Breede, Holstenstr. 19
Kiel, Franz Happe KG, Holstenstr. 71
Köln, Carl Jos. Linnartz, Komödienstr. 9
Köln, Gerh. D. Wempe, Hohe Str. 66
Koblenz, Uhren-Müller, „Glockenspielhaus", Löhrstr. 71
Konstanz, J. N. Müller, Kanzleistr. 6
Krefeld, A. Gießmann, Rheinstr. 82
Landshut, Aigner oHG, Altstadt 104
Leverkusen, Uhren-Hodes, Friedrich-Ebert-Platz 15
Lübeck, Behrens, Holstenstr. 17
Lübeck, Th. Köhler & Sohn, Kohlmarkt 15
Ludwigsburg, Hunke, Kirchstr. 17-19
Ludwigshafen, Albert Hoch, Bismarckstr. 54
Mainz, Jean Welland, Große Bleiche 28
Mannheim O 7, 10, Braun KG, Planken
Mannheim D 1, 2, Hubert Nitsch, Paradeplatz
Marburg, Th. Küster, Wettergasse 36
Mettmann, August Kortenhaus, Flintropstr. 4
Minden/Westf., Adolf Laufer, Bäckerstr. 36
Mönchengladbach, Uhren-Offermann, Bismarckstr. 15
Mülheim/Ruhr, Delter KG, Kohlenkamp 35
München, Christ oHG, Neuhauser Str. 23
München, Dr. Engel & Co., Lenbachplatz 9
München, Carl Hilscher, Nordendstr. 50, Elisabethplatz
München, Uhren-Hauser, Marienplatz 28
München, Andreas Huber, Residenzstr. 11, Weinstr. 8, Neuhauser Str. 53
München, Adolf Scheuring, Bahnhofplatz 2, Marienplatz 17, Unter dem Stachus
München, I. B. Haag (Scheuring), Karlsplatz 10
München, Uhren-Sonntag, Sendlinger Str. 18
München 2, Gerh. D. Wempe, Kaufingerstr. 28
Münster/Westf., Wilhelm Nonhoff, Haus Rothenburg 12-13
Münster/Westf., Oeding-Erdel, Bahnhofstr. 10
Neu-Isenburg, Riede, Dreiherrensteinplatz 39
Neustadt am Rübenberge, Paul Bielert, Marktstraße 35 a
Neuß, Badort, Niederstr. 3
Neuwied, Heinz Knobloch, Marktstr. 36
Norderney, Bodo Thura, Poststraße
Nürnberg, A. Merklein, Karolinenstr. 6
Nürnberg, J. Wallner, Karolinenstr./Hefnerplatz 4
Oberhausen, Schmiemann, Elsässer Str. 26 a
Oberstdorf, Müller, Weststr. 7-9
Offenbach/M., Uhren-Bauer, Bieberer Str. 10
Oldenburg, Fritz Ludwig, Lange Str. 34
Osnabrück, Franke & Middelberg, Große Straße 39
Paderborn, Hermann Ritter, Am Marienplatz 16
Regensburg, Kappelmeier, Neupfarrplatz
Reutlingen, Albert Depperich, Wilhelmstr. 123
Saarbrücken-Brebach, Hügel, Saarbrücker Str. 158
Schweinfurt, Julius Memmel & Söhne, Spitalstr. 31/33
Siegen/Westf., Walter Jaeger, Markt 55-57
Solingen, Zimmermann Nachf., Inh. W. Darius, Hauptstr. 7
Stuttgart, Pfister, Königstr. 78, Im Wilhelmsbau/Eing. Marienstr.
Stuttgart, Gerh. D. Wempe, Königstr. 41
Timmendorfer Strand, Lindner, Kapitalblock, Hotel Maritim
Trier, Michael Engel, „Die Uhr", Simeonstr. 4
Trier, Werner Engel, Grabenstr. 16
Ulm, Uhren-Roth, Münsterplatz 46
Wiesbaden, J. Rothfuss, Rheinstr. 33
Wiesbaden, Christ oHG, Langgasse
Wilhelmshaven, Friedo Frier, Parkstr. 1
Wolfsburg, Karl-Heinz Moser, Porschestr. 42 und 64
Würzburg, Ernst Höfner, Domstr. 1
Wuppertal-Barmen, Gert Fiedler, Werthstr. 51
Wuppertal-Elberfeld, Glockenspielhaus, Abeler, Poststr. 11
Wuppertal-Elberfeld, Soengen, Poststr. 7
Westerland/Sylt, Fritz Krause, Friedrichstr. 32
Westerland/Sylt, Rud. Ostermann, Friedrichstr. 12

ROLEX UHREN GMBH · 5 Köln, Hohenzollernring 62
Schreiben Sie uns! Wir senden Ihnen Prospekte.

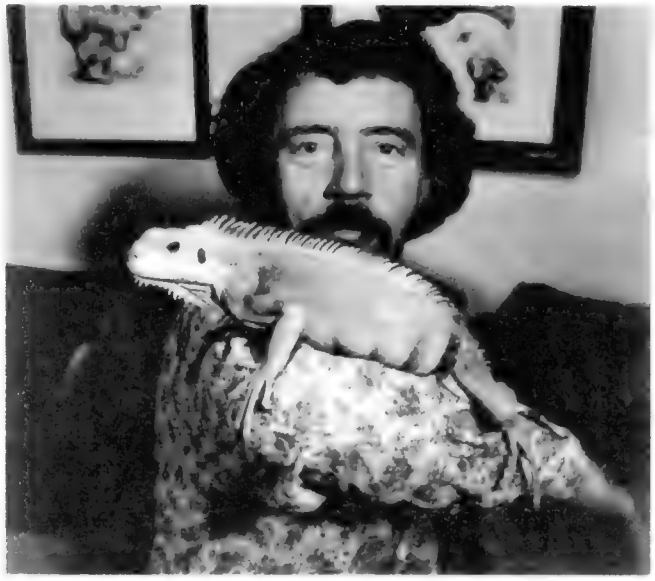
auto motor sport

Die Mannschaft

Clauspeter Becker, 40, ist Redakteur für besondere Aufgaben bei auto motor und sport. Doch auch im Privatleben schätzt der in Köln geborene und im dortigen Dom getaufte Rheinländer das Besondere. Im Gegensatz zu den meisten anderen Menschen, deren Haus-Fauna über Hund, Katze oder Wellensittich selten hinauskommt, gibt sich Becker in seiner Freizeit mit zwei Leguanen ab. Angeschafft wurden die salatfressenden Schuppentiere unter anderem deshalb, weil sie preisgünstig waren. Den einen, der inzwischen fünf Jahre alt ist, gab es bei Karstadt im Sonderangebot. Preis: 27 Mark.

Im übrigen hat der Beckersche Haushalt noch eine Ehefrau, zwei Kinder und ein 500 Liter fassendes Aquarium zu bieten. In der Garage steht ein im Entwicklungsstadium befindlicher Wüsten-Käfer mit VW-Porsche-Motor, mit dem Becker ein neues Baja-1000-Projekt in Angriff nehmen will. 1972 nahm er an dieser kalifornischen Stock-und-Stein-Schlacht teil und wurde, ebenfalls auf einem Eigenbau-Käfer, Klassensieger.

Auf der Straße hingegen trifft man ihn mit einem Ford Transit Autohome. Das Wohnmobil löste zwei frisierte Autos ab, einen NSU TT und eine Alfa Romeo Giulia, mit denen der Leguan-Freund nicht nur gute Erfahrungen machte.



Noch in seinem Besitz befinden sich eine Honda CB 72 Jahrgang 65 und eine zweitaktende Yamaha GT 80 aktueller Produktion. Denn Zweiräder stehen bei Becker, ungeachtet seines schweren Motorradunfalls vor zwei Jahren, hoch im Kurs.

Was er am allerliebsten fahren würde? Einen Pontiac Firebird Transam. Aber er fügt, leistungsbewußt, gleich einschränkend hinzu: „Nur keinen mit Abgasentgiftung."

Wie Yehudi Menuhin die Tempi mißt

Foto mit freundlicher Genehmigung der EMI.

„Mit dieser Uhr und meiner Partitur kann ich sein, wo ich will – und sei es auf dem Mond! Sie braucht keinen Uhrmacher. Sie ist mein Metronom."

Yehudi Menuhin dürfte einer der begeistertsten Rolex-Träger sein. Seine Konzert-Tournee führen ihn tatsächlich oft in abgelegene Städte. Er beschreibt so anschaulich das typische Hotelzimmer in einer typischen Kleinstadt des Mittleren Westens der USA, daß man ihn wirklich vor sich sieht, wie er die Stunden vor dem Konzert damit verbringt, zu spielen und das Tempo zu prüfen. Er ist im übrigen der Ansicht, daß jeder, der an die neunzigmal im Jahr fliegt, eine so absolut zuverlässige Uhr wie seine Rolex braucht.

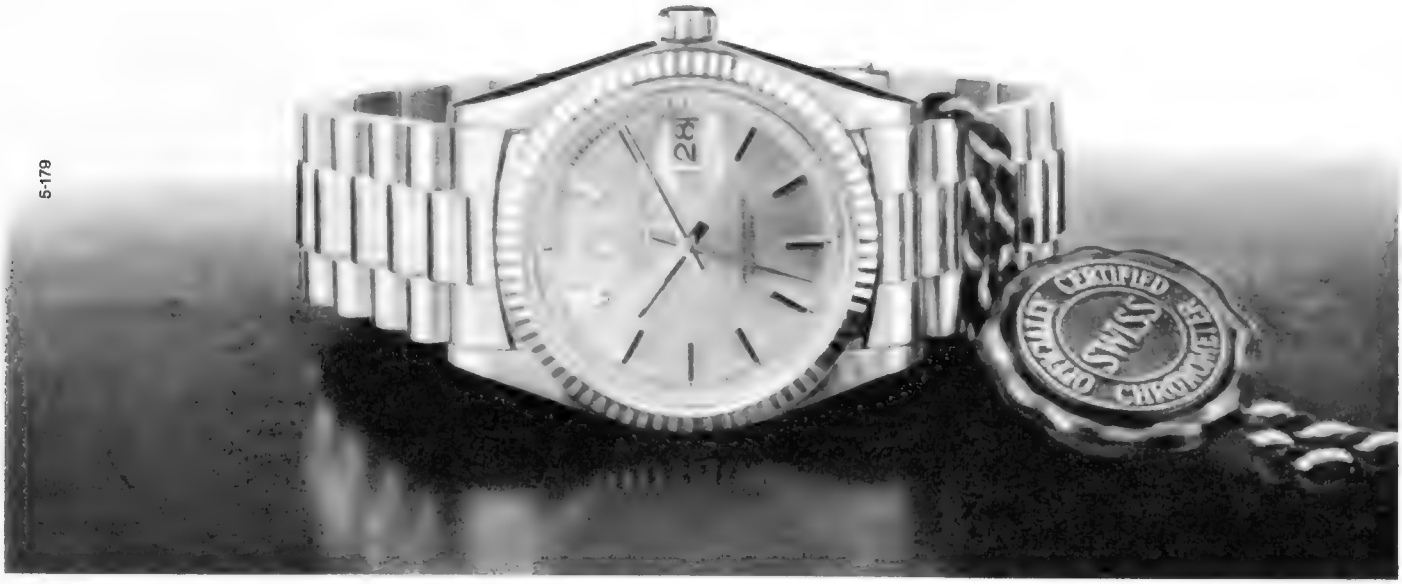
Yehudi Menuhins kostbarster Besitz sind natürlich seine Violinen. Er hat eine Stradivari, eine Guarnerius, eine Del Gesu und von den modernen Violinen eine Capicchioni. Etwa ein Jahr lang spielt er auf einer seiner Lieblings-Violinen und wechselt dann zu einer anderen.

Er schätzt auch seine Uhr sehr. Es ist eine Rolex Day-Date. Kein Wunder, daß ein so hervorragendes, fein abgestimmtes „Instrument" seine Anerkennung findet. Ihr Perpetual-Uhrwerk mit Rotor-Selbstaufzug läuft so genau, daß Rolex nahezu die Hälfte aller bisher überhaupt verliehenen offiziellen Schweizer „Chronometer"-Auszeichnungen zuerkannt wurde.

Yehudi Menuhin sagt: „Meine Violine, meine Partitur, meine Uhr. Ich brauche weder Publikum noch einen Uhrmacher!" Und wenn es noch eines Beweises für seine Begeisterung bedarf: Er schenkte seiner Frau zu Weihnachten eine Rolex Lady-Date.

ROLEX

Was spricht mehr für sie als ihre Träger



5-179

Die Rolex Day-Date. In 18 Karat Gold. Mit passendem Armband.

Test | Renault 30 TS

Nach Art des Ha

Erstes Sechszylindermodell mit Schrägheck und

Von Werner Schruf

Daß die Firma Renault einen relativ günstigen Zeitpunkt für den Verkaufsstart ihres neuen Top-Modells erwischen würde, war nicht vorauszusehen. Denn als die Ölkrise die Autofahrer noch von der Anschaffung teurer Neuwagen zurückhielt, ging das R 30-Projekt bereits seiner Vollendung entgegen. Die Renault-Manager bliesen

Frontantrieb, abgeschrägte Heckpartie und große Heck

uses

Frontantrieb.

läppe weisen den R 30 als typischen Renault aus.

es auch nicht ab, weil schon zu hohe Investitionen geleistet waren, unter anderem auch für den in Gemeinschaftsarbeit mit Peugeot und Volvo entwikkelten Sechszylinder-Motor. Für Renault war diese Entscheidung sicherlich nicht ganz leicht, da bislang – abgesehen von wenigen Sportwagen – ausschließlich mit Klein- und Mittelklasse-

Wagen Geld verdient wurde. Das bevorstehende Engagement in der repräsentativen, anspruchsvollen Sechszylinder-Klasse bedeutete einen Schritt auf neues Terrain.

Dieser Schritt ist nun getan: Renault bietet mit dem völlig neu entwickelten R 30 nicht nur Aufsteigern in den eigenen Reihen ein passendes Auto an, sondern will auch den etablierten, vorwiegend aus der Bundesrepublik stammenden Konkurrenten Marktanteile streitig machen.

Karosserie: nach Schema R

Aus Abstammung und Herkunft macht der R 30 kein Hehl: Seine Karosserie weist unverkennbare Renault-Züge auf, wie beispielsweise das Schrägheck und die stark dem R 16 nachempfundenen längs über das Dach verlaufenden Zierleisten. Daß der ziemlich hochbeinige R 30 optisch keinen repräsentativen Eindruck erweckt, verdankt er hauptsächlich seiner abgeschrägten Heckpartie, die mehr an Kleinwagen und Mittelklasse-Autos erinnert, in Sechszylinder-Kreisen hingegen als unfein gilt.

Zu der fraglos vorhandenen Unscheinbarkeit trägt außerdem die für Sechszylinder-Modelle relativ bescheidene Wagenlänge bei. Mit 4,52 Metern mißt der Franzose genau zehn Zentimeter weniger als ein BMW 525 und 20 cm weniger als der Peugeot 604.

Deshalb ist der R 30 aber im Platzangebot gegenüber der Konkurrenz nicht benachteiligt — mit ein Verdienst der raumsparenden Frontantriebs-Konzeption. Er gehört zu den vollwertigen Fünfsitzern, bietet vor allem in der Breite angenehm viel Platz und gewährt wegen günstig bemessenen Knieraumes und großzügiger Innenhöhe im Fond bequemen Aufenthalt.

Mit einem Fassungsvermögen von 360 Litern nach auto motor und sport-Norm ist allerdings der durch die weit öffnende Heckklappe gut zugängliche Kofferraum für diese Wagenklasse etwas klein ausgefallen. Er kann aber in zwei Stufen vergrößert werden:

- Rücksitzbank und -lehne lassen sich etwa 25 Zentimeter nach vorne verschieben — in dieser Stellung steht allerdings nur bei extrem weit vorgerückten Vordersitzen noch ausreichender Knieraum zur Verfügung.
- Wer sperrige Güter transportieren will, kann durch Hochklappen der Rückbanklehne — sie wird an den Dachhaltegriffen aufgehängt — und Vorklappen der Sitzbank mit ein paar Handgriffen zusätzlichen Stauraum schaffen. In diesem Zustand beträgt die Kapazität nach auto motor und sport-Norm 600 Liter, die Ladefläche fällt allerdings zur Wagenmitte hin ab. Schließlich bietet der R 30 noch die gleiche Alternative wie jeder Kombiwagen — Rücksitzbank und Heckablagen sind demontierbar.

Diese Variationsmöglichkeiten sichern der R 30-Karosserie zwar einen hohen Nutzwert, der allerdings durch die Kompliziertheit der Bedienung deutlich eingeschränkt wird. Nützliches bietet die Karosse auch im Kollisionsfall: Stabile, kastenförmige Längsträger, Flankenschutz in den Türen, Knautschzonen und die Anordnung des Benzintanks vor der Hinterachse tragen zu erhöhter passiver Sicherheit bei. ▷

Auf einen Blick

Große Schrägheck-Limousine mit Heckklappe, relativ kleinem, variablem Gepäckraum und günstigen Platzverhältnissen. Reichhaltige Ausstattung, gute Sitze, Bedienungskomfort nur teilweise zufriedenstellend, Verarbeitungsqualität nur ausreichend. Sicheres, untersteuerndes Fahrverhalten, guter Federungskomfort. Wenig kultivierter Sechszylinder-Vergasermotor mit befriedigendem Temperament, Höchstgeschwindigkeit knapp 190 km/h, durchschnittlicher Benzinverbrauch. Gute Schaltung, wahlweise gegen Aufpreis lieferbare Vollautomatik unbefriedigend. Relativ günstiger Anschaffungspreis.

Zur Serienausstattung gehören

- Elektrische Fensterheber für vordere Seitenfenster
- Verbundglas-Frontscheibe
- Beheizbare Heckscheibe
- Automatiksicherheitsgurte vorn
- Kopfstützen vorn
- Variabler Gepäckraum mit Heckklappe
- Zentralverriegelung
- Halogen-Hauptscheinwerfer
- Scheinwerfer-Höhenverstellung
- Drehzahlmesser
- Servolenkung
- Vier Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet
- Lastgesteuerter Bremskraftregler

Zum Vergleich

		Renault 30 TS	Renault 30 TS (Automatik)	BMW 525	Ford Granada GL 3.0	Mercedes-Benz 230 6	Peugeot 604 V6 SL	Volvo 264 GL
Hubraum	ccm	2664	2664	2494	2993	2253	2664	2660
Leistung	PS/U/min	131/5500	131/5500	145/6000	138/5000	120/5400	138/5750	140/6000
Testverbrauch	L/100 km	15,7 S	16,5 S	14,9 S	15,6 S	15,8 S	15,6 S	18,3 N
Preis	DM	19 800,—	21 150,—	20 930,—	18 280,—	19 269,—	22 300,—	28 550,—
Beschleunigung in s								
0— 60 km/h		4,6	5,4	4,6	4,7	5,2	4,6	5,5
0— 80 km/h		7,2	8,5	7,0	8,0	8,4	7,3	8,3
0—100 km/h		10,5	12,0	9,9	11,3	13,0	10,7	12,1
0—120 km/h		14,6	18,2	14,0	17,4	19,0	15,4	16,3
0—140 km/h		20,7	26,1	19,4	24,6	29,0	20,3	25,7
0—160 km/h		30,9	38,1	27,3	—	—	33,6	—
1 km mit stehendem Start in s		31,8	33,9	31,1	33,6	34,1	32,5	34,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	188,5	182,7	194,1	180,9	180,0	184,6	176,5

Tabac Original
Der individuelle Duft

Tabac Original After Shave – Tabac Original Shaving Foam
Pflege und Frische für die Männer

Tabac Original ist das sorgfältig aufeinander abgestimmte Programm für die persönliche Pflege des Herrn:
Shaving Soap, Shaving Cream, Shaving Foam, Pre Electric Shave, After Shave Lotion, Eau de Cologne, Eau Naturelle, Luxusseife, Haartabac, Shampoo, Deodorant Spray, Anti-Transpirant Spray, Foam Bath.

Mäurer + Wirtz

Zu den Pluspunkten der Karosserie gehört auch ihre gute Übersichtlichkeit, zu der die großen Fensterflächen und relativ schmalen Dachpfosten wesentlich beitragen. Andere Dinge dagegen zeugen von geringem Einfallsreichtum. So das billige, unpraktische Vierschlüsselsystem, das schlecht zu einem 20 000 Mark-Auto paßt. Oder die Türgriffe, die sich auf der linken Wagenseite nur mit der linken Hand und auf der rechten nur mit rechts bedienen lassen, was besonders beim Einstieg mit leichtem Gepäck stört.

Entsprechend der Tradition französischer Autofirmen wird auch der R 30 TS mit einer Komplett-Ausstattung angeboten. Sie ist in Relation zum Anschaffungspreis von 19 800 Mark besonders reichhaltig (siehe auch Ausstattungs-Kasten). Zu den besonderen, weil in dieser Preisklasse nicht selbstverständlichen Extras gehören elektrische Fensterheber für die vorderen Seitenscheiben, Servolenkung und die praktische Zentralverriegelung. ▷

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 88 x 73 mm, Hubraum 2664 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,65 : 1, Leistung 131 PS bei 5500 U/min, spezifische Leistung 49,2 PS/Liter, maximales Drehmoment 20,5 mkg bei 2500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5500 U/min) 13,4 m/s, vierfach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb durch Kette, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt ca. 10 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter, Ölinhalt Motor 6 Liter, 1 Solex Einfachvergaser 34 TBIA, 1 Solex Registervergaser 35 CEET, mechanische Benzinpumpe, 67 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 45 Ah, Drehstromlichtmaschine 700 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,364 (13,42), II. 2,059 (8,21), III. 1,318 (5,26), IV. 0,931 (3,71), R. 3,182 (12,69), Achsantriebsübersetzung 3.989. Auf Wunsch automatisches Dreiganggetriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Quer- und Längslenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreissystem, Bremskraftverstärker, vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Scheibenbremsen, lastabhängiger Bremskraftregler hinten, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5½ J x 14, Gürtelreifen Michelin XAS 175 HR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2671 mm, Spur 1444/1438 mm, Außenmaße 4520 x 1732 x 1431 mm, Innenbreite vorn 1450 mm, hinten 1460 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 910 mm, hinten 900 mm, Sitztiefe vorn 470 mm, hinten 480 mm, Knieraum hinten 70–370 mm, Wendekreis links 11,4 m, rechts 11,4 m, 3⅓ Lenkradumdrehungen, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 360 Liter (bei umgeklapptem Rücksitz 600 Liter).

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1320 kg (davon Vorderachse 830 kg, Hinterachse 490 kg, Gewichtsverteilung 62,9 : 37,1), zulässiges Gesamtgewicht 1740 kg, Zuladung 420 kg, Personenindexzahl 4,9, zulässige Anhängelast gebremst 1250 kg, ungebremst 660 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 10,1 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 12,7 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Werte für Automatik in Klammern

Höchstgeschwindigkeit 188,5 (182,7) km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h	2,7 (3,2) s
0 bis 60 km/h	4,6 (5,4) s
0 bis 80 km/h	7,2 (8,5) s
0 bis 100 km/h	10,5 (12,0) s
0 bis 120 km/h	14,6 (18,2) s
0 bis 140 km/h	20,7 (26,1) s
0 bis 160 km/h	30,9 (38,1) s
1 km mit stehendem Start	31,8 (33,9) s

Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)

40 bis 60 km/h	5,8 s
40 bis 80 km/h	11,1 s
40 bis 100 km/h	16,4 s
40 bis 120 km/h	22,7 s
40 bis 140 km/h	30,6 s
1 km ab 40 km/h	35,5 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 60 km/h
II. Gang	15 bis 98 km/h
III. Gang	27 bis 152 km/h
IV. Gang	40 bis 216 km/h*

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Werte für Automatik in Klammern

Leerlauf im Stand	53 (54) Phon (dBA)
Bei 50 km/h	64 (65) Phon (dBA)
Bei 80 km/h	66 (67) Phon (dBA)
Bei 100 km/h	70 (70) Phon (dBA)
Bei 120 km/h	72 (73) Phon (dBA)
Bei 140 km/h	75 (76) Phon (dBA)
Bei 160 km/h	78 (80) Phon (dBA)
Bei 180 km/h	82 — Phon (dBA)

VERBRAUCH

Werte für Automatik in Klammern

Superbenzin

Autobahn Schnitt ca. 155 km/h	16,8 (17,6) L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 130 km/h	13,2 (13,8) L/100 km
Landstraße Schnitt ca. 75 km/h	15,3 (16,5) L/100 km
Testverbrauch	15,7 (16,5) L/100 km
Verbrauch nach DIN	11,7 L/100 km

WARTUNG

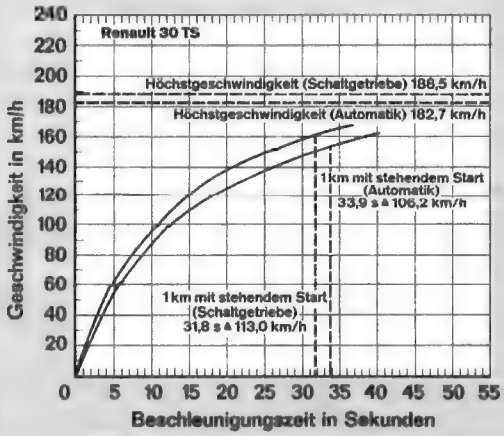
Inspektion alle 15 000 km (mindestens einmal jährlich)
Ölwechsel alle 5000 km

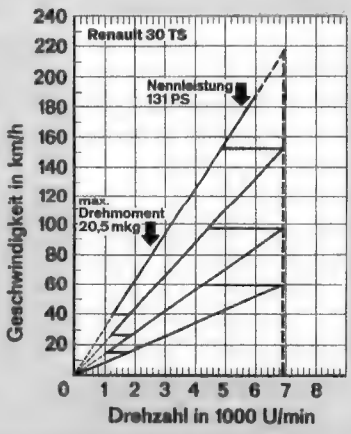
RICHTPREIS

Limousine viertürig	DM 19 800,–
Aufpreis für automatisches Getriebe	DM 1 350,–

HERSTELLER

Régie Nationale des Usines Renault, Billancourt (Seine), Frankreich
Importeur: Deutsche Renault AG, 5040 Köln-Brühl





Die Marathon-Batterie für Cassettenrecorder. Mit ihr können Sie bis zu 64 Stunden heiße Bänder hören.

Ganz gleich, welche Batterien Sie in Ihrem Cassettenrecorder haben, sie sind meistens zu schnell leer. Stimmt's?

Weil das so ist, haben wir eine Batterie gemacht, die besonders lange hält. Eine Marathon-Batterie, die Ucar Professional.

Von außen sieht sie aus wie eine normale Batterie. Aber innen ist sie anders. Sie hat andere aktive Bestandteile, die länger Energie abgeben. Viel länger. So lange, daß Sie zum Beispiel 64 Cassetten – das sind 64 Stunden heiße Bänder – hören könnten.

Und mit der Ucar Professional geht nicht nur Ihr Cassettenrecorder länger.

Ihr Kofferradio spielt länger. Ihre Filmkamera filmt länger. Ihre Uhr tickt länger. Ihre Taschenlampe brennt länger. Ihr Taschenrechner rechnet länger. Das Spielzeugauto Ihres Sohnes fährt länger.

Wenn Sie also gerade neue Batterien brauchen, warum nicht Ucar Professional?

Ucar Professional. Mit Strom aus der Steckdose geht's natürlich noch länger.

Y&R

Die Gestaltung des Innenraumes soll durch farblich aufeinander abgestimmte Verkleidungen und feine Sitzbezüge (für 1450 Mark Aufgeld gibt es auch Lederpolsterung) Sechszylinder-Atmosphäre vermitteln, wirkt jedoch nicht in allen Punkten überzeugend. Daß sich die Passagiere dennoch wohl fühlen, ist in erster Linie ein Verdienst der gut geformten Sitze, die auch auf weiten Strecken eine ermüdungsfreie, bequeme Position bieten.

Einfallslos präsentiert sich dagegen das konservativ gestylte, durch die gro-

Ausstattung: alles inklusive

ße, glattflächige Abdeckung klobig wirkende Armaturenbrett. Es läßt auch in der Funktionalität einige Wünsche offen: Gut im Blickfeld liegen nur Tachometer und Drehzahlmesser, die seitlich davon placierten Anzeigegeräte – Zeituhr mit unübersichtlich vielen Kontrolleuchten und Kombiinstrument – sind schlechter einzusehen. Außerdem vermißt man, da die Benzinuhr ungenau funktioniert, eine Tank-Reserveleuchte.

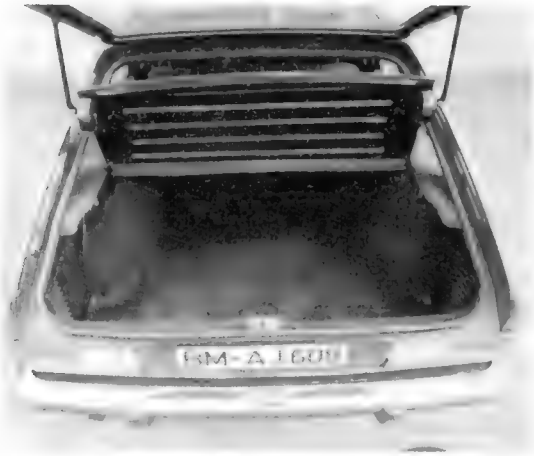
Zu weit vom Fahrer entfernt befinden sich die bei Dunkelheit unbeleuchteten Bedienungstasten für die elektrischen Fensterheber, und auch das Funktionsschema des Scheibenwischer-Hebels an der Lenksäule ist nicht der Weisheit letzter Schluß: Der Hebelknopf muß gedreht werden, und außer einer relativ schnellen Wischergeschwindigkeit wird nur noch eine stufenlos regulierbare Intervallschaltung geboten.

Im Gegensatz zur Heizung arbeitet die Belüftung nicht sehr wirkungsvoll. Zwar gibt es sowohl an den Enden als auch in der Mitte des Armaturenbretts dreh- und einzeln regulierbare Luftgitter, doch ist der Durchsatz nur mittelmäßig. Eine Mitschuld daran gebührt der komplizierten Zwangsentlüftung: Die Luft muß aus dem Innenraum über den Kofferraum nach außen entweichen. Weitere Nachteile: Die Frischluft streicht geräuschvoll durch die Öffnungen ins Wageninnere, und auch das stufenlos verstellbare Gebläse arbeitet ziemlich laut. Die Bedienungshebel sind dagegen übersichtlich in Armaturbrettmitte angeordnet.

Wenig Liebe zum Detail verraten zudem nicht nur die Ausführung der automatisch gesteuerten Verriegelungsknöpfe an den Türen – sie sind mit billigen Kunststoffhüllen abgedeckt –, sondern auch die im Kofferraumbereich teilweise schlampig verklebten Stoffbezüge.

Daß der R 30 die in dieser Klasse gültigen Soliditäts-Maßstäbe noch nicht ganz erreicht, dafür sind auch schlecht befestigte Knöpfe auf den Heizungs-Schiebehebeln, auf unebenen Straßen auftretende Klappergeräusche im Armaturenbrett und im Vorderwagen deutliche Indizien.

Bei beiden Testwagen ließ auch die Karosserie Verarbeitungsmängel erkennen: Die Türaufsteller funktionierten teilweise schwergängig und verur-



Der Kofferraum des R 30 läßt sich durch Umklappen der Sitzbank und Hochhängen der Rückenlehne erweitern. Im Innenraum bietet der Renault genügend Platz auf bequemen Sitzen. Die linken Türgriffe lassen sich nur mit der linken, die rechten nur mit der rechten Hand bedienen.

sachten Knarrgeräusche, die Seitenfenster ließen sich bei hohem Tempo nicht richtig schließen, und beim Automatik-Wagen sprang infolge des schlecht justierten Schlosses bei hohen Geschwindigkeiten und in Kurven häufiger die Heckklappe auf.

Motor: mit Vergasern

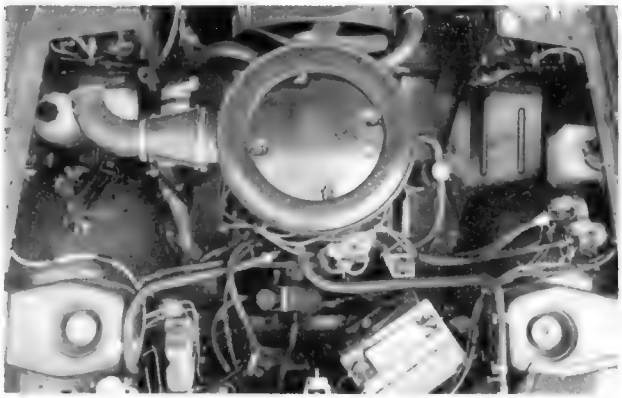
Bei dem von Peugeot, Renault und Volvo gemeinsam entwickelten und in einem neu gebauten Werk produzierten Sechszylinder-Motor handelt es sich um eine moderne V-Maschine mit Leichtmetallblock, vier Kurbelwellenlagern, zwei obenliegenden Nockenwellen und 2664 ccm Hubraum. Während Volvo den Kurzhuber mit einer Einspritzanlage bestückt und 140 PS erreicht, verwenden die Franzosen ein kompliziertes Vergasersystem mit einem gaspedalgesteuerten Einfach- und einem allein durch Unterdruck gesteuerten Doppelvergaser – die Leistungsausbeute beträgt 131 PS bei 5500 U/min.

Die Stärken des Sechszylindermotors liegen weniger in der Kultiviertheit als in der Leistungsentfaltung bei mittleren und hohen Drehzahlen. Ab 2000 U/min – bereits bei 2500 Touren erreicht er seinen Drehmoment-Bestwert von 20,5 mkg – wartet der Motor mit kraftvollem Antritt auf und läßt sich anstandslos bis 6500 U/min drehen. Damit sind günstige Voraussetzungen für ansprechende Fahrleistungen gegeben. Die Schaltgetriebe-Ausführung (Werte für Automatik-Version in Klammern) benötigte für den Spurt aus dem Stand bis 100 km/h 10,5 (12,0) Sekunden und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 188,5 (182,7) km/h.

In der Beschleunigung kann der Renault 30 mit den meisten seiner Konkurrenten gut mithalten, in der Laufkultur fällt er dagegen zurück. Bei niedrigen Drehzahlen reagiert die Maschine nur unwillig aufs Gas und verschluckt sich regelmäßig. Die gleichen Symptome traten verstärkt in der Kaltlaufphase auf. Auch der Leerlauf des Motors war in kaltem Zustand nicht nur zu hoch, sondern für einen Sechszylinder auch bemerkenswert unrund. Hier zeigten sich die Schwächen der unorthodoxen Vergaseranlage, die bei Renault noch nicht zufriedenstellend abgestimmt ist.

Mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 15,7 Litern kann der Benzindurst des Franzosen noch als angemessen gelten. Wer auf der Autobahn schnell und häufig Vollgas fährt, muß mit einem Verbrauch von circa 17 Litern rechnen; wird dagegen mit verhaltenem Gasfuß gefahren, so daß der Doppelvergaser nur selten in Aktion tritt, kann man auch mit 13 Litern/100 km auskommen. Der durch die Automatik bedingte Mehrverbrauch hält sich ebenfalls in Grenzen – er beträgt etwa einen Liter.

Während das serienmäßige Vierganggetriebe durch gute Gangabstufung und exakte Schaltung zu gefallen wußte, hinterließ die 1350 Mark Aufpreis kostende Vollautomatik einen schlechten Eindruck. Sie zeichnete sich durch



Der 131 PS leistende Sechszylinder-Vergasermotor des großen Schrägheck-Renault erwies sich als ziemlich unkultiviert. Das Armaturenbrett ist reichhaltig bestückt, aber nicht in allen Punkten funktionell.

Ihr "Auto des Jahres"?

Urteilen Sie selbst.

Sehen Sie sich die drei völlig neuen Wagen von Simca lange und kritisch an – den 1307 GLS mit 55 PS, den 1308 S mit 75 PS und den 1308 GT mit 85 PS.

Alle drei sind Simcas einer neuen Autogeneration. Mit einem neuen Konzept, das auf einer äußerst mutigen Idee basiert: die neuesten und bedeutendsten Errungenschaften des Automobilbaues in einem Fahrzeug zu vereinen.

Ob es uns gelungen ist, werden Sie an den neuen Simcas erkennen. Sie werden sehen, daß die praktisch geräuschlosen Wagen alles aufweisen, was in dieser Klasse an Leistung, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit zu erreichen war.

Der Motor: quergestellt und mit fünffach gelagerter Kurbelwelle. Vorderradantrieb. Das Fahrwerk: Einzelradaufhängung vorn an Querlenkern mit längsliegenden Drehstäben und Kurvenstabilisator. Hinten an Längslenkern mit Schraubenfedern und Querstabilisator.

Was Sie bei Wagen vergleichbarer Klasse oft als teure Extras bezahlen müssen, ist bei den Simcas im Grundpreis enthalten. Eine Transistorzündung, die praktisch wartungsfrei ist. Eine heizbare Heckscheibe. Das Zweikreisbremssystem. Rundum Gürtelreifen. Und eine Heizung und Belüftung, die auch den hinteren Passagieren zugute kommt.

Aber was machen wir Ihnen den Mund wäßrig. Am besten, Sie gehen ganz bald zu Ihrem Chrysler-Simca-Händler und machen eine Probefahrt. Dann, aber erst dann, urteilen Sie selbst.

harte Schaltrucke aus, die besonders kräftig beim manuellen Zurückschalten von der dritten in die zweite Stufe auftraten. Und diese Handarbeit war häufig vonnöten, da schon bei einer Geschwindigkeit von knapp über 90 km/h die zweite Fahrstufe durch Kickdown nicht mehr geholt werden konnte.

Im Bestreben um einen günstigen Kompromiß zwischen Federungskomfort und Fahreigenschaften haben die Renault-Techniker den frontgetriebenen R 30 mit einer aufwendigen, aus zwei Quer- und je einem Längslenker bestehenden Hinterachse ausgerüstet. Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse sorgen dafür, daß die bei anderen Renault-Modellen ausgeprägten Querbewegungen des Aufbaus wirksam gedämpft werden.

Dieser Aufwand hat sich gelohnt, denn der R 30 wartet mit sicheren, unproblematischen Fahreigenschaften auf. Er

Fahrwerk: auf der sicheren Seite

zeigt in Kurven wesentlich mehr Querstabilität und geringere Untersteuerneigung als der kleinere R 16. Geringe Lastwechselreaktionen beim plötzlichen Gaswegnehmen in Kurven, guter Geradeauslauf und dank hoher Vorderachsbelastung günstige Wintereigenschaften vervollständigen die guten Fahrwerksqualitäten.

Auch der Fahrkomfort des Fronttrieblers läßt nur wenig Wünsche offen: Seine langhubige Federung wird mit Unebenheiten aller Art überdurchschnittlich gut fertig, wenngleich sie kleine Stöße nicht gar so samtig weich zu schlucken vermag wie etwa die Federung des Peugeot 604. Lange Bodenwellen versetzen den Aufbau insbesondere bei hoher Geschwindigkeit in spürbare Vertikalbewegungen.

Hoher Aufwand wurde auch an der Bremsanlage betrieben: Der R 30 besitzt vier Scheibenbremsen – die vorderen Scheiben sind innenbelüftet – und einen lastabhängig gesteuerten Bremskraftregler für die Hinterräder. Und trotzdem gab es hier Anlaß zur Kritik: Einerseits zeigte der Wagen stark ausgeprägtes Bremstauchen – ein Anti-Dive ist wünschenswert –, und andererseits ließen die Bremsen beim Verzögern aus sehr hohen Geschwindigkeiten in der Wirkung etwas nach.

Zufriedenstellend exakt und weitgehend ohne störende Antriebseinflüsse arbeitet die Servolenkung. Sie trägt entscheidend dazu bei, daß das Auto trotz hoher Belastung der Vorderräder auch beim Rangieren relativ handlich wirkt. Sie hat allerdings einen gravierenden Nachteil: Bei jeder Lenkbewegung verursacht ihre Hydraulik deutlich vernehmbare Schlürftöne. Zudem arbeitet sie im Stand schwergängig.

Renaults erster Großer wird es nicht leicht haben, sich in der Sechszylinder-Klasse zu etablieren. Zwar hat er den Vorzug eines günstigen Anschaffungspreises (19 800 Mark), doch kann er in zahlreichen Punkten nicht den Ansprüchen gerecht werden, die an ein Sechszylinder-Modell dieser Preisklasse gestellt werden. Auch die Schrägheck-Konzeption scheint in dieser Klasse eher ein Handikap als ein echter Vorzug zu sein.

auto motor sport Testzeugnis — Renault 30 TS

Prüfpunkt	Bewertung*
● **AUSSTATTUNG** Reichhaltige Serienausstattung, vier Scheibenbremsen, Servolenkung, elektrische Fensterheber vorn, Verbundglas-Frontscheibe und Zentralverriegelung. Gute Heizung, schwache Belüftung.	2
● **BEDIENUNG/HANDLICHKEIT** Teilweise unübersichtliche Instrumentierung und unpraktische Bedienung. Direkte, aber Geräusche verursachende Servolenkung.	3
● **FAHRSICHERHEIT** Deutliche Untersteuerneigung in Kurven, gute Richtungsstabilität, geringe Windempfindlichkeit. Starkes Tauchen beim Bremsen, gute Wintereigenschaften.	2
● **KAROSSERIE** Übersichtliche Schrägheck-Karosserie mit Heckklappe und günstigen Platzverhältnissen. Sehr geringer Repräsentationswert. Etwas knapp bemessener, variabler Kofferraum. Verarbeitungsqualität nur ausreichend.	4
● **KOMFORT** Guter Federungskomfort, bei kleinen Unebenheiten allerdings geringe Stuckerneigung. Sehr bequeme Sitze, Anteil störender Geräusche (Servolenkung, Belüftung) relativ hoch.	2
● **LEISTUNG** Befriedigendes Temperament, gutes Durchzugsvermögen bei mittleren und hohen Drehzahlen, Höchstgeschwindigkeit knapp 190 km/h.	3
● **MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG** Drehfreudiger Sechszylinder-Vergasermotor mit unkultivierten Laufeigenschaften bei niedrigen Drehzahlen und in kaltem Zustand. Ausreichend exakte Schaltung (Automatik schlecht abgestuft, starke Schaltrucke).	4
● **WIRTSCHAFTLICHKEIT** Günstiger Anschaffungspreis, durchschnittliche Unterhaltskosten. Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr . . . . . 40,1 Pf/km 20 000 km/Jahr . . . . . 32,5 Pf/km 30 000 km/Jahr . . . . . 30,0 Pf/km Ölwechselintervalle (alle 5000 km) zu kurz, zeitgemäße Inspektionsintervalle (alle 15 000 km). Garantie ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung. Durchschnittlicher Benzinverbrauch, Testverbrauch 15,7 Liter Super/100 km.	3

1 = sehr gut 2 = gut 3 = ausreichend 4 = unbefriedigend 5 = mangelhaft

Faszinierendes Leben.

Ein großer Scotch gehört dazu.

Bois-Import, Neuss

The more you know about Scotch, the more you like Ballantine's

© - Georg Ballantine & Son Limited – 1975

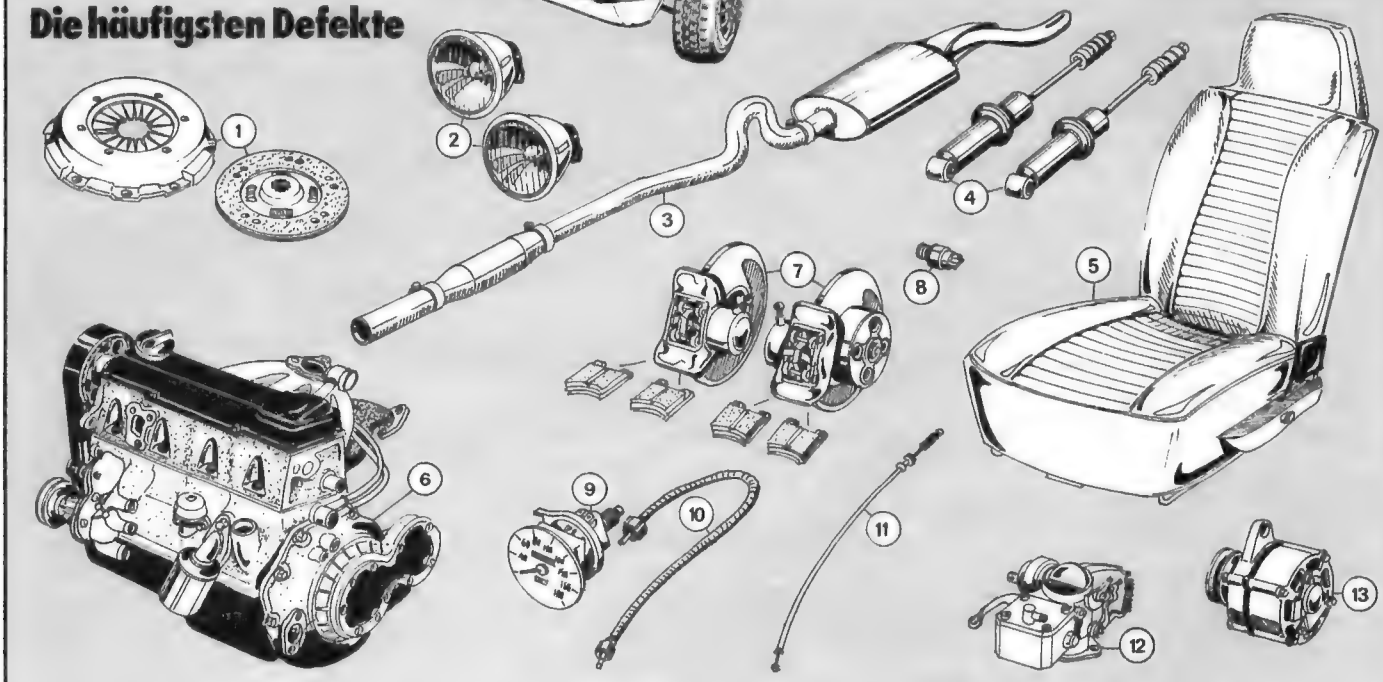
Ein Jahr Golf

Nach 70 Millionen Kilometern: 4421 auto motor und sport-Leser beurteilen den VW Golf.

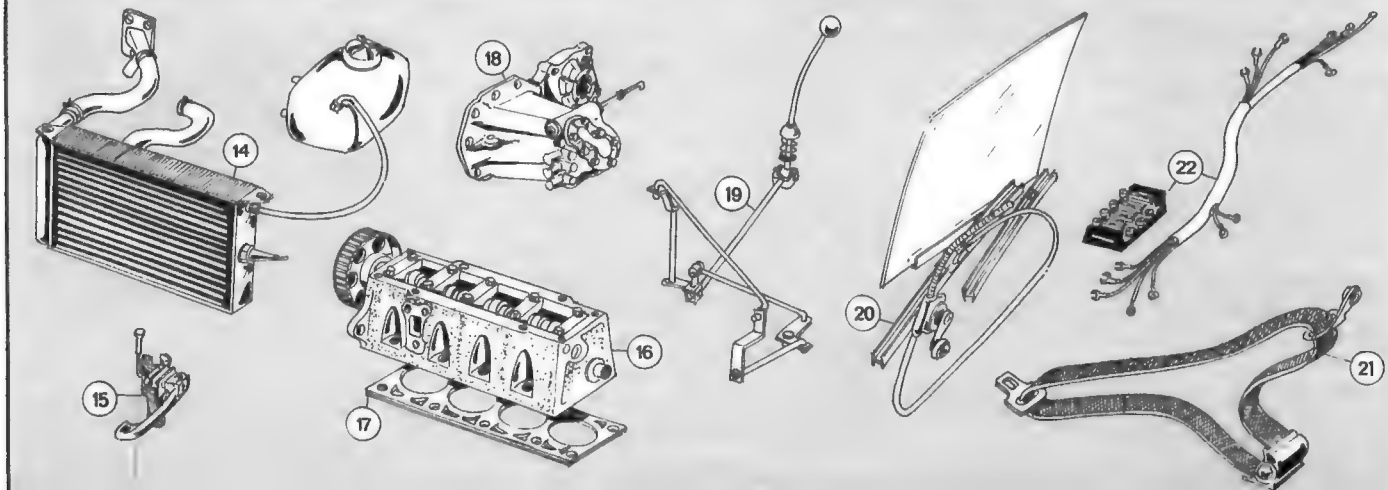
Gleichzeitig mit der Veröffentlichung des 50 000 Kilometer-Dauertests über den VW Golf in Heft 16/1975 startete auto motor und sport eine Leser-Umfrage. Der erste Teil dieser Fragebogen-Aktion, die Auswertung, ist nun abgeschlossen, der zweite Teil – eine Stellungnahme des VW-Werkes zu den wichtigsten Punkten der Leserkritik – wird in einem der nächsten Hefte folgen.

Daß die Golf-Aktion von auto motor und sport gute Resonanz gefunden hat, zeigt die Anzahl der eingegangenen

Die häufigsten Defekte



Am häufigsten bemängelten die Teilnehmer an der Golf-Testaktion folgende Punkte: ① verölte, defekte Kupplung (7,3%), ② Wassereinbruch an Scheinwerfern, defekte Birnen (4,2%), ③ abgebrochene, rostanfällige Auspuffanlage (15,1%), ④ defekte Stoßdämpfer (3,2%), ⑤ labile Sitzpolsterung (2,8%), ⑥ Motoraussetzer (5,6%), 1,7% benötigten eine neue Maschine, ⑦ quietschende und defekte Bremsen (8,3%), ⑧ nicht funktionierende Bremslichtschalter (3,1%), ⑨ + ⑩ Defekte an Tachometer und Tachowelle (3,5%), ⑪ gerissenen Gaszug (22,6%), ⑫ verdreckten, schlecht arbeitenden Vergaser (10,1%) und defekte Startautomatik (5,6%), ⑬ Schäden an Lichtmaschine und Halterung (2,4%), ⑭ schadhaftes Kühlwassersystem (15,5%), ⑮ Ausfall des Türschlosses (4,0%), ⑯ + ⑰ schadhafte Zylinderkopfdichtung und Leistungsabfall (5,2%), ⑱ Ölverlust und Schäden am Getriebe, starke Geräuschentwicklung (7,6%), ⑲ unexakte, schwergängige Schaltung, Defekte am Schaltgestänge (11,9%), ⑳ abgebrochene Fensterheber (3,9%), ㉑ schlecht funktionierende Aufrollautomatik am Sicherheitsgurt (2,2%), ㉒ Elektrikschäden (5,7%). 14,9 Prozent der Golf-Fahrer blieben von mechanischen Defekten verschont.



Zeichnung: Stirm

Das „Chemische Gehirn" in Aral Super Elastic Motoröl kann man nicht sehen. Aber was es bewirkt, sehen Sie hier.

Der Reagenzglas-Test „Einbereichsöl contra Aral Super Elastic" bei tiefen und bei hohen Temperaturen macht offensichtlich, was das Chemische Gehirn in Aral Super Elastic bewirkt:

Im linken Bild sehen Sie, daß bei tiefen Temperaturen die Kugel im Aral Super Elastic im Vergleich zum Einbereichsöl schneller gesunken ist. Das Chemische Gehirn hält Aral Super Elastic im kalten Zustand dünnflüssiger.

Vorteil:

Dünnes Öl verteilt sich schneller im kalten Motor. Er kann besser starten und wird weniger abgenutzt.

Im rechten Bild sehen Sie, daß bei hohen Temperaturen die Kugel im Aral Super Elastic im Vergleich zum Einbereichsöl langsamer gesunken ist. Denn jetzt bewirkt das Chemische Gehirn, daß Aral Super Elastic dickflüssiger bleibt. Vorteil: Bei Vollgasfahrten über die Autobahn oder beim ständigen Wechsel von stop auf schnell im Stadtverkehr steigt die Motortemperatur extrem. Das Chemische Gehirn aber sorgt dafür, daß der Schmierfilm nicht reißt, daß die Kolben nicht festfressen.

Wenn Sie also in Zukunft Aral Super Elastic fahren, haben Sie das gute Gefühl, daß in Ihrem Motor jemand mitdenkt.

Aral.
Deutschlands Autopartner Nr. 1

O 7/5

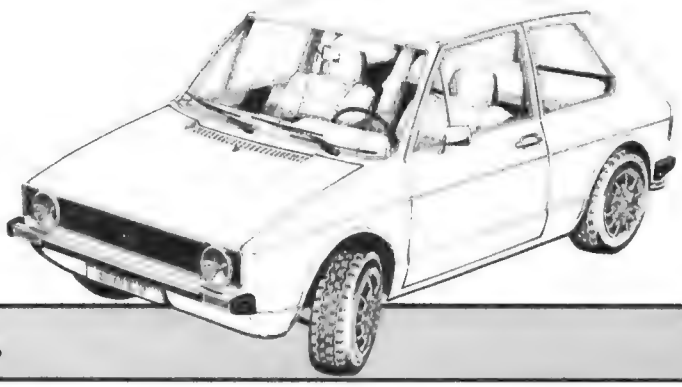
Fragebögen: 4421 Exemplare. Die meisten Teilnehmer gehören dem männlichen Geschlecht an (93,3%), sind verheiratet (64,4%) und haben das dreißigste Lebensjahr noch nicht überschritten (53,8%).

Wie auch aus dem Berufs-Schaubild hervorgeht, rekrutieren sich die an der Aktion beteiligten Golf-Besitzer in erster Linie aus Angestellten (32,8%), Arbeitern (22,2%) und Beamten (14,9%). Überraschend stark war auch das Engagement Golf-fahrender Studenten; sie sind mit einem Anteil von neun Prozent vertreten.

Während der 50 PS starke Golf mit 1,1 Liter-Motor laut Zulassungsstatistik wesentlich höhere Verkaufszahlen erreicht, hatte sich die Mehrzahl der an der auto motor und sport-Aktion mitwirkenden Golf-Fahrer, nämlich 65,1 Prozent, zur Anschaffung der leistungsfähigeren Version mit 70 PS starker 1,5 Liter-Maschine entschlossen.

Zu der Entscheidung, überhaupt einen Golf zu kaufen, haben hauptsächlich folgende Gründe beigetragen: Wirtschaftlichkeit (45,6%), Fahrleistungen und Handlichkeit (39,5%), Raumange-

Ein Jahr Golf



Die Teilnehmer...

Alter	
bis 20 Jahre	5,5%
bis 30 Jahre	53,8%
bis 40 Jahre	22,9%
bis 50 Jahre	10,2%
bis 60 Jahre	7,6%

Beruf	
Arbeiter	22,2%
Angestellte	32,8%
Freiberufler	4,9%
Akademiker/Ingenieure	8,3%
Beamte	14,9%
Soldaten	4,6%
Studenten	9,0%
Hausfrauen	1,5%
Sonstige	1,8%

Vorheriges Auto	
Audi NSU	4,9%
BMW	2,6%
Citroen	1,5%
Fiat	7,2%
Ford	4,4%
Mercedes	1,3%
Opel	7,2%
Peugeot	1,2%
Renault	5,7%
Simca	2,7%
VW	54,3%
Sonstige Marken	4,5%
Erstauto	2,5%

„Ich träumte,
selbst mein Fan-Club
fand Platz genug
im neuen Opel Manta."

**Machen Sie
Ihren Traum wahr.
Der neue Manta ist.**

Träumen Sie, was Ihnen Freud' macht. Aber Tatsache ist doch, daß Sie ungern allein durchs Leben fahren und deshalb auch von Rassewagen Raum verlangen. Deshalb überzeugt der neue Manta auch den kritischen Realisten: Bietet er doch unter seinem Überrollbügel mehr Raum für breite Schultern und lange Beine, als Sie in einem Sportcoupe vermuten! Ein Viersitzer also, in dem sogar ein fünfter Platz findet – und sich wohlfühlt! Denn die Manta-Vollschaumsitze scheinen für jeden Körper maßgeschneidert.

Nehmen Sie Platz! – Fasten your seat belt, please! Denn seine wahren Werte zeigt der Manta, wenn Sie ihn fahren: die souveräne Straßenlage, den temperamentvollen Motor oder auch seine Wirtschaftlichkeit: nur 7,9 l Super braucht der Manta für eine 100 Kilometer-Fahrt (mit dem 1,2 l-S-Motor nach DIN)! Eine Fahrt, die ruhig und entspannt ist, denn die hervorragende Isolierung dämmt die Geräusche von Motor und Straße. Und ohne die Stimme zu erheben, können Ihre Fahrgäste sich über Ihren Manta unterhalten: Wie schön er ist. Wie komplett ausgestattet er ist. Und wie vernünftig er ist. Denn über dem großen, geräumigen Kofferraum trägt er deutlich ein besonderes Qualitätszeichen: einen Kreis um einen Blitz. Er trägt es mit Stolz.

Manta in Grundausstattung DM **10.940.–** a.W.*
Abgebildet: Manta L, DM **11.690.–** a.W.*
*(unverbindliche Preisempfehlung)

bot (36,2%) und Aussehen (22,2%). 14,5 Prozent der Teilnehmer nannten als Kaufgrund das engmaschige VW-Servicenetz.

54,3 Prozent der mitwirkenden Golf-Besitzer fuhren auch vorher schon einen VW, meist den Käfer. Mit Ausnahme jener 2,5 Prozent, die den Golf als Erstauto erstanden, wechselten alle übrigen die Marke. Die meisten neuen Golf-Besitzer kamen von Fiat und Opel (jeweils 7,2%), Renault (5,7%), Audi NSU (4,9%), Ford (4,4%), Simca (2,7%) und BMW (2,6 %). Von den ehemaligen BMW- und Mercedes-Fahrern kauften über 95 Prozent den stärkeren Golf.

Die meisten Teilnehmer an der Golf-Aktion hatten ihr Auto im Frühjahr 1975 (42,7%) oder Ende 1974 (36,8%) gekauft und waren durchschnittlich rund 16 400 Kilometer gefahren — das ergibt insgesamt rund 70 Millionen Kilometer —, wobei es die 70 PS-Versionen durchschnittlich auf höhere Kilometerleistungen gebracht hatten. Der weitaus größte Teil der Golf-Besitzer, nämlich 51,8 Prozent, hatte mit dem Fronttriebler 10 000 Kilometer absolviert, 35,7 Prozent waren 20 000 Kilometer gefahren, und nur 0,5 Prozent der an der Aktion beteiligten Golf hatten die auto motor und sport-Dauertestdistanz von 50 000 Kilometern zurückgelegt.

Die 50 PS-Modelle kamen mit weniger Benzin aus als ihre stärkeren Brüder: 73,2 Prozent der 1,1 Liter-Versionen begnügten sich durchschnittlich mit acht bis neun Litern, 22,9 Prozent benötigten bis zu zehn Liter/100 km. Das Gros der 70 PS-Golf (60,4 %) konsumierte im Durchschnitt neun bis zehn Liter, 24,1 Prozent waren sparsamer. Aus dem Rahmen fiel insgesamt weniger als ein Hundertstel der beteiligten Golf: Nur 0,7 Prozent der Befragten meldeten einen durchschnittlichen Benzinkonsum von über zwölf Litern.

Was den Ölkonsum betrifft, so nannten 52,1 Prozent einen Durchschnittsverbrauch unter 0,5 Liter/1000 km, weitere 35,1 Prozent hatten bei der Angabe „nicht meßbar" ein Kreuz gemacht. Über die Haltbarkeit der Vorderreifen wurden größtenteils nur Vermutungen aufgestellt. Immerhin trauten rund 50 Prozent der Einsender den stärker strapazierten vorderen Reifen eine Laufleistung von 30 000 Kilometern zu.

Die meisten Golf-Fahrer ließen auftretende Defekte in einer VW-Werkstatt beheben, 10,2 Prozent legten selbst Hand an, und nur 2,2 Prozent suchten bei freien Werkstätten oder Tankstellen Rat und Tat. Lobend über die Arbeit der VW-Werkstatt äußerten sich nur 21,6 Prozent, das Gros der

Ein Jahr Golf

...ihre Erfahrungen...

Klappergeräusche

Keine	26,3%
Heckklappe	36,3%
Türen	23,0%
Andere Stellen	45,4%

Werkstattarbeit

Sehr gut	21,6%
Zufriedenstellend	50,1%
Gerade noch ausreichend	17,5%
Ungenügend	10,8%

Außerplanmäßige Werkstattbesuche

Keine	25,4%
Einmal	26,5%
Mehrfach	48,1%

LORD EXTRA

Ihre Extra-Leicht-Cigarette

Überzeugend in Leichtigkeit und Geschmack

LORD EXTRA Genuß im Stil der neuen Zeit

Teilnehmer (50,1%) war mit der Vertragswerkstatt „noch zufrieden". An Gelegenheiten, sich von der Arbeit der Werkstatt ein Bild zu machen, hat es den wenigsten Teilnehmern gemangelt. Denn 48,1 Prozent mußten außerhalb der Inspektionen mehrfach, 26,5 Prozent einmal Werkstatthilfe in Anspruch nehmen.

Rund 75 Prozent der Golf-Besitzer bemängelten Klappergeräusche am Auto, wobei die Heckklappe (36,3%) wesentlich häufiger als Störquelle genannt wurde als die Türen (23,0%). Günstiger schneidet die Golf-Karosse bezüglich der Undichtigkeiten im Regen ab: 70,5 Prozent der Eigner blieben von Nässe ganz verschont, dagegen registrierten 18,4 Prozent Wasser im Kofferraum und 7,8 Prozent schlecht abgedichtete Fenster.

Probleme im Umgang mit den Türschlössern notierten 32,4 Prozent der Teilnehmer. Etwa ein Fünftel hatte auch mit Startschwierigkeiten zu kämpfen – 15,8 Prozent einmal und 7,5 Prozent mehrfach. Außerdem waren 23,3 Prozent unterwegs schon liegengeblieben, 7,5 Prozent sogar mehrmals.

Bei der Rubrik „Verbesserungen" (siehe auch Grafik) kreuzte über die Hälfte der Beteiligten die Verarbeitungsqualität an. Zudem bemängelten 31 Prozent – hauptsächlich Fahrer der schwächeren Golf-Variante – die Qualitäten der Bremsen, und 26,8 Prozent hielten Getriebe und Kraftübertragung für verbesserungswürdig.

Daß bei den am Golf besonders geschätzten Punkten die Fahrleistungen mit 68 Prozent an erster Stelle rangieren, ist auf den hohen Anteil der an dieser Aktion beteiligten 70 PS-Golf zurückzuführen. Auf den weiteren Plätzen folgen Wirtschaftlichkeit (64,8 %), Raumausnutzung (59,6 %) und Straßenlage (44,8%) als die am wichtigsten erachteten Vorzüge.

Ergänzend zur Aufzählung der am häufigsten aufgetretenen Schäden (siehe Zeichnung) muß noch auf einige Unterschiede hinsichtlich der Anfälligkeit der beiden Motoren hingewiesen werden. So wurden beispielsweise bei den stärker motorisierten Golf-Versionen erheblich mehr gerissene Gaszüge, defekte, abgebrochene Auspuffanlagen und vermehrter Ärger sowohl mit Vergasern als auch mit der Startautomatik registriert als bei der 50 PS-Version.

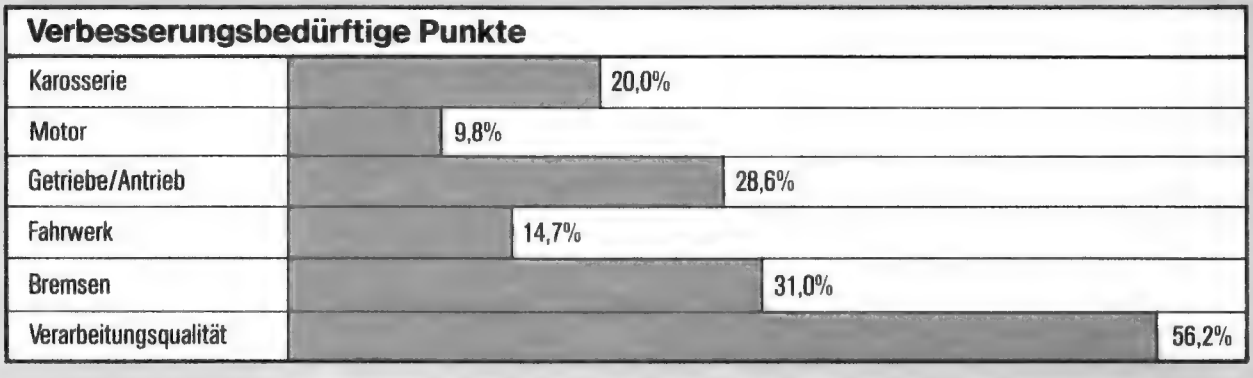
Beim schwächeren Motor traten dagegen mehr Schäden am Kühlwassersystem auf, zudem wurde wesentlich häufiger als beim 70 PS-Triebwerk Ölverlust festgestellt. Die übrigen Defekte waren bei beiden Golf-Versionen in annähernd gleichem Verhältnis notiert, und auch in puncto Schadensanfälligkeit können die beiden Motoren als nahezu gleichwertig bezeichnet werden.

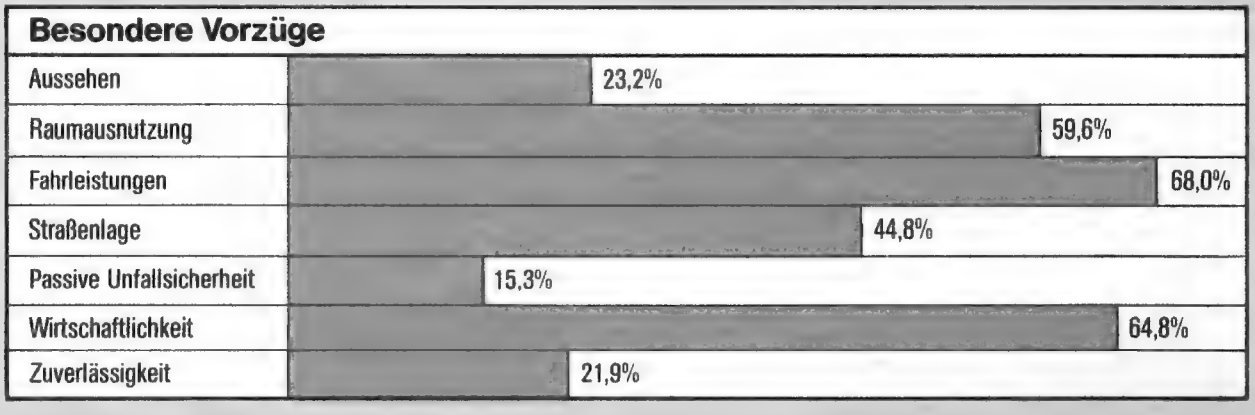
Obwohl der Golf in zahlreichen Punkten massive Kritik einstecken mußte, würden ihn 45 Prozent der an der auto motor und sport-Aktion Beteiligten „auf jeden Fall" wieder kaufen. 7,2 Prozent würden es nicht tun, 47,8 Prozent der Befragten antworteten auf die Frage, ob sie wieder einen Golf kaufen würden, mit „vielleicht".

Werner Schruf

Ein Jahr Golf

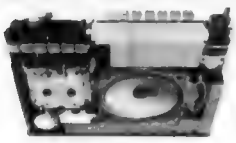
...und ihr Urteil.



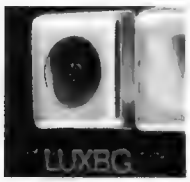


Dieser Radio-Recorder klingt, als wäre er doppelt so groß.

Radio-Recorder klingen oft so, als spielte nur das halbe Orchester. Anders beim bajazzo compact 201: Durch 7 Watt Ausgangsleistung und spezielle Frequenzanhebungen geben die zwei Lautsprecher eine unglaubliche Klangfülle wieder.



Speziell bei Telefunken: die grüne Luxemburg-Taste.
Neben den vier Wellenbereichstasten UKW, MW, LW, KW und der Taste für UKW-Scharfabstimmung (AFC) hat der bajazzo compact 201 eine spezielle Taste für Radio Luxemburg. Auf Tastendruck können Sie damit jederzeit Europas beliebtesten Musiksender empfangen.



Speziell bei Telefunken: die Batterieregenerierung.
Der bajazzo compact 201 ist mit der Telefunken-Longlife-Technik ausgestattet, die bei wechselweisem Batterie-/Netzbetrieb die Lebensdauer der Batterien bis um das Vierfache verlängert.

Speziell bei Telefunken: vier Arten der Stromversorgung.
Der bajazzo compact 201 ist nicht nur über das eingebaute Netzteil zu betreiben, sondern auch mit Monozellen, wiederaufladbaren Mallory-Rechargeable-Zellen oder Dryfit-Akku. Eine Ladeautomatik ist selbstverständlich eingebaut.

Die Chromdioxid-Automatik.
Wenn Sie Chromdioxid-Cassetten verwenden, schaltet die Automatik elektronisch auf eine höhere Löschfrequenz um.

Feldstärkeabhängiges Anzeigeinstrument.
Damit erkennen Sie, wie stark jeder UKW-Sender empfangen wird.

Telefunken-Geräte erhalten Sie beim Fachhändler.
Auch den dicken Telefunken-Report. Sollte er vergriffen sein, schreiben Sie an Telefunken, Fernseh und Rundfunk GmbH, 3 Hannover, Göttinger Chaussee 76, Abt. WB.

TELEFUNKEN

Telefunken. Technik, mit der die meisten Funk- und Plattenstudios arbeiten.

bajazzo compact 201

Y&R

Die Verkehrsfachleute des ADAC testeten im Sommer 1974 Autofahrer, die sich auf der Fahrt in den Urlaub befanden. Jeder dritte war so abgespannt, daß er eigentlich ins Bett gehörte.

Der Audi 100 hat ein Fahrwerk, das speziell für komfortables, ermüdungsfreies Reisen konstruiert wurde. Das Fahrwerk des Audi 100 ist vorn und hinten mit Federbeinen ausgerüstet, die extra lange Federwege haben. Dadurch dämpfen sie sehr gut auch starke Stöße und halten Ihnen schlechte Straßen vom Leibe. Die Lenkung

Coupon

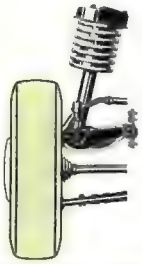
Gegen diesen Coupon schicken wir Ihnen eine ausführliche Information über den Audi 100.
Schreiben Sie an:
Audi-Werbedienst,
4804 Versmold,
Postfach 1205.
C-4-17

Audi 100 GL/112 PS. Von 0 auf 100 km/h in 10,8 s. Spitze 179 km/h. Verbrauch (DIN) 8,9 l Super/100 km.
Audi 100, Grundmodell, DM 13.495,–. Audi 100 GL, wie abgebildet, DM 16.010,–. Unverbindliche Preisempfehlung, ab Werk.

Wie schnell ein Fahrer am Steuer seines Autos ermüdet, hängt zum großen Teil auch vom Auto ab.

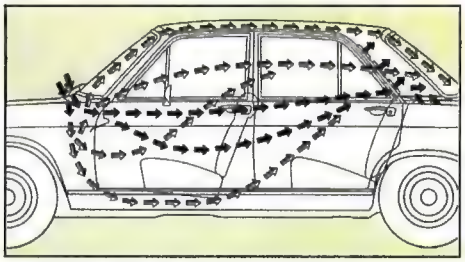
Die hochwertige Komfort-Technik des Audi 100 verbessert die Leistungsfähigkeit und damit die Sicherheit des Fahrers.

des Wagens ist leichtgängig und reagiert sofort. Auto-Tester bestätigten, daß sich der Audi 100 so leicht handhaben läßt, als ob er eine Servolenkung hätte.



Die Federung des Audi 100 schluckt auch starke Stöße.

Die sehr wirksame Ventilationsanlage sorgt mit viel frischer Luft dafür, daß Sie länger munter bleiben. Der Audi 100 hat zusätzlich zu dem üblichen Belüftungssystem die fortschrittliche Breitband-Ventilationsanlage, mit der Sie ca. alle 15 Sekunden die verbrauchte Luft im Fahrgastraum gegen Frischluft austauschen können. Dadurch bleiben Sie länger frisch und ermüden nicht so schnell.



So funktioniert die Audi 100-Ventilationsanlage. Schwarz: kalt, weiß: warm.

Anatomisch besonders gut geformte Sitze verbessern Ihre Kondition auf langen Strecken. Wissenschaftliche Untersuchungen haben ergeben, daß man auf einem guten Sitz frischer bleibt, reaktionsschneller ist und seltener Fahrfehler macht. Die Sitze des Audi 100 dämpfen deshalb auch die kaum spürbaren, aber ermüdenden Schwingungen des Autos. Die anatomische Formung ist so angelegt, daß Sie orthopädisch möglichst ideal sitzen. Und für eine Reisepause können Sie die Rückenlehnen bis zur Liegesitzposition verstellen.

Die neue Jahres-Garantie ohne km-Grenze. Jetzt geben wir auf jeden Audi die neue Garantie: 1 Jahr ohne Kilometer-Grenze.

Audi

Ein schönes Stück Technik.

Test | Opel Manta GT/E

Traum-Wagen

Einspritzmodell der neuen Manta-Baureihe mit 105 PS.

Ich träumte, ich fuhr im neuen Manta GT/E zum Rendezvous mit Caroline – dieser Traum eines in großen, mit kühlem Nachtblau übergossenen Anzeigen propagierten Manta-Fahrers ist für Opel eher zum Alptraum geworden.

Denn das Niveau der Manta-Werbung wurde nicht nur verschiedentlich kritisiert, es schreckte auch etliche potentielle GT/E-Käufer ab: Bei Opel gingen Hunderte von Briefen ein, deren Absender bekundeten, es sei ihnen nunmehr unmöglich, den neuen Manta zu erstehen. Freilich: So abschreckend scheint die Manta-Werbung nun doch nicht zu sein, denn er verkauft sich – und zwar nicht schlecht: Der Anteil des GT/E am Absatz liegt nach ersten Beobachtungen zwischen 15 und 20 Prozent und damit höher als beim Vorgänger-Modell.

Auf einen Blick

Sportliches Familiencoupé mit vier Sitzen, jedoch knappem Knieraum im Fond. Ausreichend großer Kofferraum. Nicht ganz vollständige Ausstattung. Bequeme Sitze mit guter Seitenführung, saubere Verarbeitung. Leise laufender, elastischer Vierzylindermotor mit Benzineinspritzung, gute Beschleunigung, Höchstgeschwindigkeit 186,9 km/h. Den Fahrleistungen angemessener Benzinverbrauch (12,4 L/100 km, Superbenzin). Sehr sichere Fahreigenschaften, aber schlechter Federungskomfort.

Karosserie: amerikanische Vorbilder

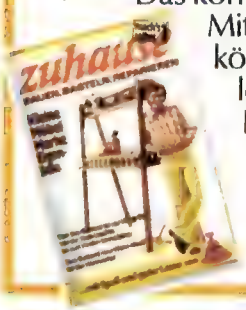
Der Manta GT/E ist mit einem Preis von 13 900 Mark das teuerste Modell der neuen Manta-Baureihe. Seine Spitzenstellung dokumentiert er nach außen durch einen Spoiler unter der vorderen Stoßstange und durch eine mattschwarze Motorhaube. Diese Kriegs-

Fotos: Seufert

Viel Spaß beim Selbermachen mit HB

HAUS BERGMANN

Das können Sie auch.
Mit viel Spaß und wenig Aufwand können Sie selber diese zusammenlegbare Hausbar bauen.
Diese und viele andere Wohn-Ideen finden Sie im Taschenbuch:
"Zuhause - mach's selbst"
Zum Preis von DM 1.50
im Zeitschriftenhandel erhältlich.



Kronenfilter
HB
VON HAUS BERGMANN

20 Stück DM 2.30
17 Stück DM 2.00
im Automaten

HB ist mild und schmeckt

HB 520

bemalung wirkt zweifellos wenig seriös – sie ist eine aufdringliche und außerdem in die Jahre gekommene Art, sportliche Autos zu schmücken.

Trotzdem sieht der Manta zweifellos passabel aus. Gegenüber dem Vorgänger stellt die neue Karosserie einen stilistischen Fortschritt dar, und das ist auch kein Wunder: Sie ist bis ins Detail jener Karosserie nachempfunden, die GM-Chefstylist Bill Mitchell für den ebenfalls neuen Chevrolet Monza gezeichnet hat. Die schräg vorspringende, mit schmalen Kühlluftschlitzen versehene Frontpartie, die sehr schräg stehende Front- und Heckscheibe sowie die zur Entlüftung des Innenraums herangezogenen mittleren Dachpfosten sind Stilmerkmale, die derzeit den meisten sportlichen Coupés in der großen General-Motors-Familie zu eigen sind.

Zur Serienausstattung gehören

- Gürtelreifen
- Scheibenbremsen vorn
- Bremskraftverstärker
- Kopfstützen vorn
- H4-Scheinwerfer
- elektrische Scheibenwaschanlage
- Drehzahlmesser
- Öldruckmesser

Die stark geneigten und zudem relativ dünn geratenen Dachpfosten, die bei einem Überschlag naturgemäß leichter einknicken als steiler stehende, zwangen die Opel-Techniker dazu, die Dachpartie des Manta durch einen soliden Überrollbügel zu versteifen. Er verläuft in der Verlängerung der beiden mittleren Dachpfosten und ist im weißen Dachhimmel durch einen breiten schwarzen Streifen markiert – Sicherheit scheint sich derzeit besonders gut zu verkaufen, wenn sie deutlich sichtbar gemacht wird. Überdurchschnittlich sicher bei Überschlägen ist der Manta indessen nicht. Den Passagieren des Schwestermodells Ascona, dessen anders konstruiertes Dach ohne den Bügel auskommt, dürfte es bei einer Rolle keineswegs schlechter ergehen.

Daß die Dachpfosten dünn gehalten wurden, beschert dem Manta-Fahrer auf der anderen Seite gute Übersichtlichkeit auch nach schräg hinten, lediglich direkt nach hinten läßt die Sicht zu wünschen übrig. Wünsche bleiben auch hinsichtlich der Ausstattung offen. Es erscheint unverständlich, daß Opel dem teuersten Manta einerseits relativ kostspielige Accessoires wie H4-Schein-

Amerikanischer Stil: schräge Frontpartie mit Rechteckscheinwerfern, Entlüftung durch die mittleren Dachpfosten.

Das schottische Geständnis

John Macdonald*, genannt Long John, war der größte Schwarzbrenner Schottlands.

*1796–1856

„Thanks John!"

ALLEINIMPORT: ROLAND MARKEN-IMPORT KG 28 BREMEN 1

Über kurz oder long sind Sie doch bei Long John.

werfer und Drehzahlmesser spendiert hat, andererseits aber schon in viel billigeren Autos serienmäßige Kleinigkeiten wie Zigarettenanzünder, Beifahrerhaltegriff, Tageskilometerzähler, abblendbarer Innenspiegel und Aschenbecher im Fond nicht zur Grundausstattung gehören.

Die Rückbänkler müssen also aufs Rauchen verzichten, doch dürfte sie das wohl weniger stören als das geringe Platzangebot, das ihnen zur Verfügung steht. Bei voll zurückgeschobenen Sitzen wird der Knieraum hinten zu knapp – und das, obwohl der Verstellbereich des vorderen Gestühls nicht besonders großzügig gewählt wurde. Über 180 cm große Fahrer würden gern noch etwas weiter hinten sitzen.

Mit den Sitzen selbst können sie zufrieden sein. Es handelt sich um die gleiche Vollschaum-Ausführung, die auch im Ascona (Test Heft 22/1975) verwendet wird und die sich durch bequeme Polsterung und gute Seitenführung auszeichnet.

Bis auf die zusätzlichen Anzeigen für Öldruck und Batterieladung entspricht auch das schlichte Armaturenbrett dem des Ascona, und ebenso wie bei ihm gibt es an der Verarbeitung nichts auszusetzen. Beim Testwagen waren keine Klappereien und keine unsauber verarbeiteten Details zu registrieren.

Motor: mit Einspritzung

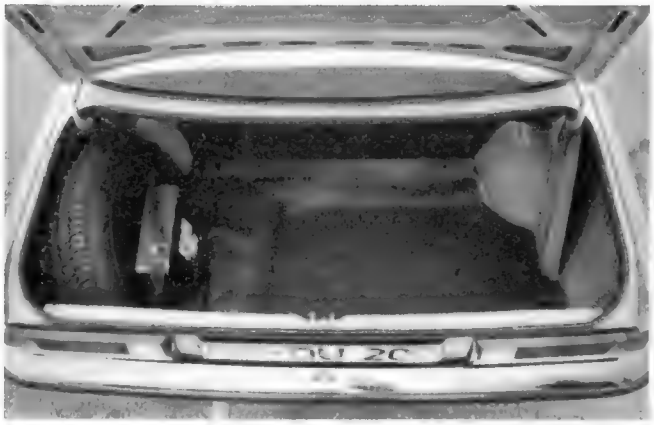
Mit 105 PS leistet der 1,9 Liter-Vierzylinder des GT/E 15 PS mehr als die Vergaserversion des gleichen Triebwerks – ein klarer Beweis dafür, wieviel die optimale Dosierung der Benzinmenge bringt, die in Abhängigkeit von angesaugter Luftmenge, Drehzahl, Saugrohrtemperatur und Motortempe-

Für HiFi-Qualität und langes Leben – die neue Tonkopf-Technik von Philips. Stereo-Cassetten-Recorder N 2515 HiFi.

HiFi-Qualität bei Cassetten-Recordern setzt einen hohen technischen Entwicklungsstand voraus, der bei Philips – dem Erfinder des Compact-Cassetten-Systems – selbstverständlich ist.
Da ist zum Beispiel die völlig verschleißfreie Magnetkupplung für ein sanftes Wickeln des Bandes. Dann die automatische Umschaltung von Eisen- auf Chromdioxid-Cassetten. Oder die eingebaute DNL-Schaltung zur Rauschunterdrückung bei Wiedergabe. Die HiFi-Long-Life-Köpfe. Der tachogeregelte Antriebsmotor. Die zwei großen, beleuchteten Instrumente . . .
Die Summe dieser technischen Vorzüge werden Sie bei anderen Cassetten-Recordern vergeblich suchen.
Und für die volle Qualität: HiFi-Chromcassetten von Philips mit der neuen Federfolie. Unsere Garantie für Lebensdauer und gleichbleibende Laufeigenschaften.

Darum Philips Cassetten-Recorder – denn nichts ist wichtiger als die Technik.

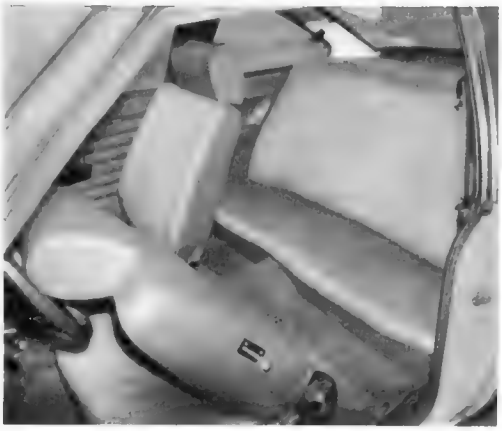
Auf Postkarte kleben und einsenden an Philips GmbH, 2 Hamburg 1, Postfach 101420 – Magnetbandgerätabteilung – Dann erhalten Sie kostenlos den großen Philips Katalog „Alle Klänge dieser Welt". AT 23/75



Der gut zugängliche Kofferraum des Manta faßt nach auto motor und sport-Norm 308 Liter und ist damit geringfügig größer als der des Schwestermodells Ascona. Die neuentwickelten Vollschaum-Sitze sind bequem und bieten ausreichende Seitenführung, der Einstieg nach hinten macht dank breiter Türen wenig Mühe. Der Knieraum im Fond geriet etwas zu knapp.

ratur mit Hilfe elektronischer Steuerelemente bestimmt wird. Denn abgesehen von der geringfügig erhöhten Verdichtung (9,2:1 statt 8,8:1) erfuhr der Einspritzmotor sonst keine weiteren leistungssteigernden Maßnahmen. Zu den fortschrittlichen Triebwerken kann man ihn dennoch nicht zählen: Ein- und Auslaß liegen auf einer Seite des Zylinderkopfs, und die obenliegende Nockenwelle betätigt die Ventile nicht, wie beispielsweise bei BMW, direkt über Kipphebel, sondern über den Umweg kurzer Stößel. Was Spritzigkeit und Drehfreude angeht, ist der Opel-Motor den auf diesen Gebieten Maßstäben setzenden bayerischen Vierzylindern denn auch eindeutig unterlegen, obwohl andererseits anerkennend vermerkt werden muß, daß ihm die Einspritzung viel von der Opeltypischen Zähigkeit genommen hat.

Im Gegensatz zu den mit Registervergasern ausgerüsteten Triebwerken entfaltet er seine Leistung mit schöner Gleichmäßigkeit, die Übergänge beim Gasgeben sind einwandfrei. Man hat nie das Gefühl, nur durch häufiges Schalten und Verweilen im oberen Drehzahlbereich sei zügiges Vorwärtskommen möglich, sondern kann schon mit dem ganz zufrieden sein, was sich bis etwa 4000 U/min tut. Bei den Elasti-



zitätsmessungen erreichte der neue GT/E bessere Werte als sein gleichstarker Vorgänger, da Opel bei der Manta-Neuauflage darauf verzichtete, den GT/E im Interesse niedriger Motordrehzahl bei Höchstgeschwindigkeit mit einer längeren Hinterachsübersetzung zu versehen.

Diese Entscheidung war zweifellos richtig, denn sie brachte den spürbaren Elastizitätsgewinn, ohne sich bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn nachteilig bemerkbar zu machen. Bei der mit 186,9 km/h ermittelten

Für die kostbarsten Wochen
sollten Sie auf Nummer Necker
NUR
NECKERMANN

Ihre Fernreise ist uns zu kostbar, um Sie nur an einen Ort zu bringen. Darum sind Neckermann-Fernreisen beliebig kombinierbar.

Allein ab Bangkok haben Sie über 5000 Kombinationsmöglichkeiten. Und in allen anderen Fernreise-Zielen halten wir zahlreiche Anschlußmöglichkeiten für Sie bereit. Damit Sie mehr sehen als nur Ihr Stadthotel.

Natürlich sind unsere Fernreisen auch in der Wintersaison preiswert wie immer. Meist gerade dann, wenn Ihr Fernurlaub durch Zielkombinationen erst so richtig interessant wird. Und 10 Jahre Nekkermann - Fernreisen - Erfahrung geben Ihnen die Sicherheit, überall auf der Welt in guten Händen zu sein.

Hinweis für Kurzentschlossene:
Wenn Sie sich frühestens **3 Wochen vor Abflug** für eine Flugreise nach **Fernost, Ostafrika, Mexico oder in die Südsee** entscheiden, **sparen Sie**
DM 100.-

Bangkok
1 Woche Zimmer/Frühstück Hotel Luxury mit Swimming-pool schon ab
1245.-

des Jahres
mann gehen.

Admenting 5/1/177

Taiwan
8 Tage Bangkok Zimmer/Frühstück, 6 Tage Taiwan-Rundreise Vollpension schon ab
2533.-

Java-Bali-Rundreise
3 Tage Singapur Zimmer/Frühstück, 6 Tage Java-Rundreise Vollpension, 5 Tage Bali Vollpension schon ab
2986.-

Mexico
1 Woche Mexico City, 1 Woche Acapulco Zimmer/Frühstück schon ab
1655.-

Holen Sie sich Ihren Reiseprospekt in Ihrem Neckermann-Reisebüro!

„Der Urlaub für uns alle"

Herbst/Winter/Frühjahr 75/76 mit Sonnenzielen rund ums Mittelmeer, Badeurlaub auf den Kanarischen Inseln und in Westafrika, Schneereisen, Fernreisen, Seereisen.

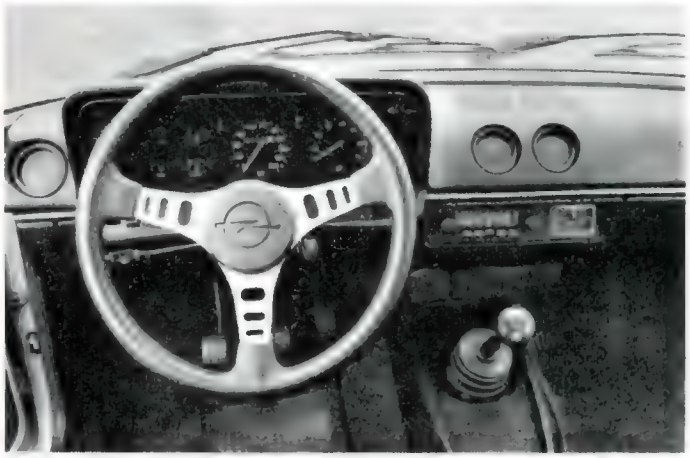
Und für alle, die schon genau wissen, was sie wollen, gibt es den

- **Schneereisen-Spezialprospekt**
- **Fernreisen-Spezialprospekt**
- **Seereisen-Spezialprospekt**

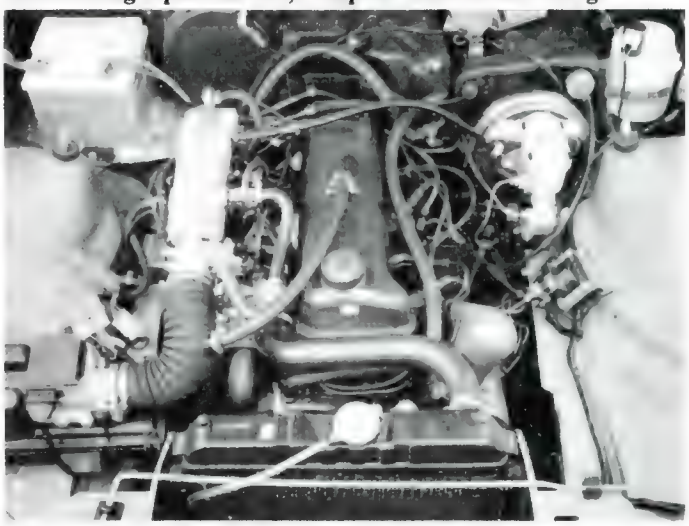
Oder schreiben Sie an
Neckermann + Reisen,
6 Frankfurt 2,
Postfach 119091

Höchstgeschwindigkeit erreicht die Nadel des Drehzahlmessers noch nicht den bei 5800 U/min beginnenden gelben Warnbereich auf der Drehzahlmesserskala. Von der Motorbeanspruchung her gibt die kürzere Übersetzung also keinen Anlaß zu Bedenken, und da das Opel-Triebwerk auch im oberen Bereich nicht unangenehm laut wird, ist das jetzt etwas höhere Drehzahlniveau auch in akustischer Hinsicht nicht mit Nachteilen verbunden. Daß der länger übersetzte alte GT/E-Testwagen mit 192,5 km/h geringfügig schneller war als der neue — das dürfte mit Sicherheit kaum einem Käufer ernsthaften Kummer machen. Zumindest dann nicht, wenn er erfährt, daß er dafür durch bessere Beschleunigung in einem in der Praxis viel wichtigeren Bereich entschädigt wird.

Bis 140 km/h erzielte der neue Manta GT/E trotz seines um knapp einen Zentner höheren Gewichts bessere Beschleunigungswerte. Die 100 km/h-Marke überschritt er fast eine halbe Sekunde früher — obwohl wegen der kürzeren Achse zwei Schaltpausen eingelegt werden mußten, während beim Vorgänger eine genügte. 10,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h sind ein Wert, mit dem sich der GT/E in der Gesellschaft gut motorisierter, kompakter Autos nicht zu verstecken braucht, und sie sorgen gleichzeitig dafür, daß Überholvorgänge auf der Landstraße auch



Serienmäßig: Sportlenkrad, komplette Instrumentierung.



Stärkster Opel-Vierzylinder: 1,9 Liter-Einspritzmotor.

Er und seine 3479 Kollegen in Deutschland verbinden britisches engineering mit deutscher Gründlichkeit.

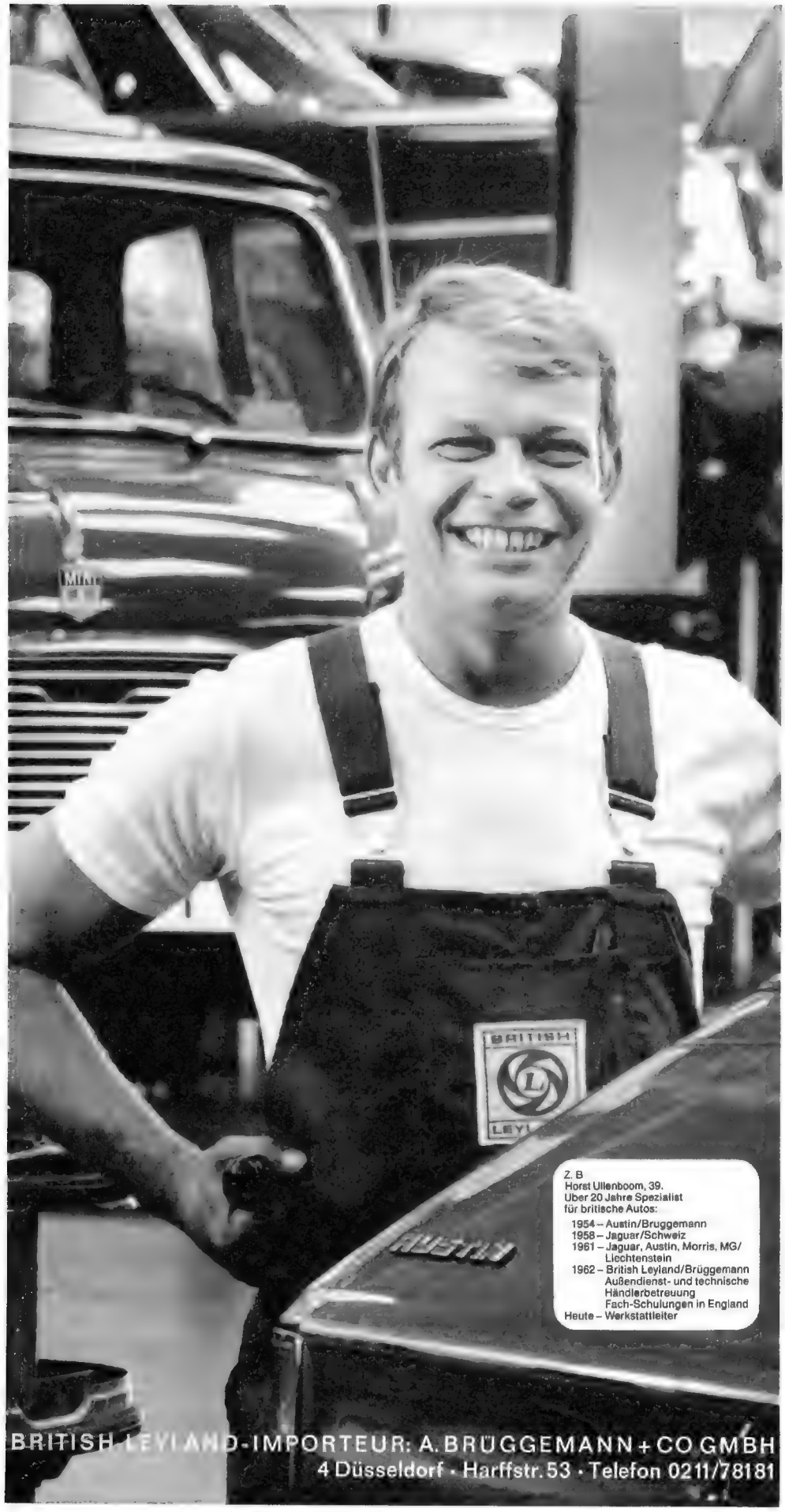
Wenn Sie Ihr Auto Horst Ullenboom anvertrauen, können Sie das beruhigende Gefühl haben, daß er es wie sein eigenes behandelt. Denn British-Leyland-Spezialisten verstehen unter Kundendienst mehr als branchenüblichen Fließband-Service. Die Liebe zu außergewöhnlichen Autos und die Begeisterung für fortschrittliche Automobil-Technik aus England machen Fahrer und Mechaniker zu Freunden.
Deshalb hören Sie von British-Leyland-Freunden wie Horst Ullenboom und einem Austin-Allegro-Fahrer auch die gleichen Pluspunkte für guten Service, für Top-Service:
Jeder Mechaniker ist Profi. Schulung in England. Jahrelange Erfahrung in Deutschland. Problemloser Service durch arbeitserleichternde Konstruktionen wie Fabro-Strip und Hydragas-Federung. Ersatzteilpreise, die jedem Vergleich standhalten. Selbstverständlich 1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung. Und bei den Service-Stationen geht Qualität vor Quantität. Trotzdem finden Sie über 10.000 in Europa.
Über 10.000mal British-Leyland-Top-Service.
Neue qualifizierte Service-Partner werden ständig gesucht.

AUSTIN · MORRIS · MG
JAGUAR · ROVER · TRIUMPH

BRITISH LEYLAND

Hier überall finden Sie British-Leyland-Top-Service in Deutschland:

AACHEN,
Autohaus Dreis, Tel 0241/73093
Josef Lannotte Tel 0241/162375 + 162382
AHLEN,
Hubert Hartings, Tel 02382/2721
ALBSTADT 1,
Anton Godinez, Tel. 07431/4337
ALLAGEN-Möhne,
Auto-Jahte, Tel. 02925/2307
ALSDORF,
Hubert Nusser jun., Tel. 02404/1255
ALTENA/Westfalen,
Klaus Lienkämper & Co oHG,
Tel 02352/50430
ALTENBRUCH/Cuxhaven,
Gunter Schreiber, Tel 04722/526
ALTENSTADT,
Reinhold Schramm, Tel 06047/2060
ALZENAU,
Autohaus Amberg, Tel 06023/449
AMBERG,
Rattke & Hofmann, Tel 09621/81758
ASCHAFFENBURG,
Autohaus Amberg
Tel 06021/21418/19 + 21410
AUGSBURG,
Peter Schybaj, Tel. 0821/555180
R Stolber, Automobile,
Inh Helmut Amrhein Tel 0821/30878
BAD DURKHEIM,
Wolfgang Mehler, Tel 06322/2170
BADEN-BADEN,
Hans-Peter Nagel, Tel. 07221/22672
Autohaus Henrik Schwoerer,
Tel 07221/61340
BAD HEILBRUNN,
Walter Frank Tel 08046/1456
BAD HERSFELD,
Auto-Center Eckhard Kirschstein,
Tel 06621/72289
BAD HOMBURG
Hans Klein + Sohn, Tel 06172/42369
Auto-Recht KG, Tel 06172/31555
BAD HONNEF,
Peter Reuffel Tel 02224/2406
BAD KISSINGEN,
Karl-Heinz Fursch, Tel. 0971/61413
BAD KREUZNACH,
Autohaus Jung, Tel. 0671/63317
Paul Weber – Kraftfahrzeuge,
Tel 0671/65323
BAD MERGENTHEIM,
Bruno Ruckert, Tel 07931/2674
BAD NAUHEIM-Steinfurth,
Karl Hermann Scheerer,
Tel 06032/81747
BAD VILBEL,
Michael Krage GmbH, Tel 06193/7665
BAD ZWISCHENAHN,
Dierk Mengers, Tel 04403/3378
BALINGEN,
Anton Godinez Tel 07433/8628
BAMBERG,
Auto-Center, Genossenschaft d Bamberger
Taxiunternehmer eGmbH, Tel 0951/33759
BANNHOLZ-WALDSHUT,
Toni Wagner, Tel 07755/363 + 513
BARDOWICK,
Richard Rech, Tel 04131/121128
BARKHAUSEN bei Minden,
Walter Böhne, Tel 0571/53191
BAUMHOLDER,
Autoreparatur- und Handels-GmbH,
Tel 06783/4366
BAYREUTH,
Rudolf Keil, Tel 0921/22822 + 22622
BECKUM,
Hubert Pfannkuche, Tel 02521/3301
BERGHEIM/Erft,
J. Engels – Automobile, Tel 02271/41200
BERGISCH-GLADBACH,
Kirch & Nicolin, Tel 02202/51844
BERLIN,
Wolfgang Hinz, Tel 030/7843051
Peter Jahn, Tel 030/4327104
Jurgen Reuter KG, British Cars,
Tel. 030/8653545
H Richtzenhain, Tel. 030/3124391
Klaus Riemer, Tel 030/3314602
Herbert Schultze Automobile oHG,
Tel 030/8869035 + 8213075
Franz Wacha, Tel 030/4936967
BETZWEILER-WÄLDE,
Willibald Link, Tel 07455/258
BIELEFELD,
AHG-Autohandelsgesellschaft mbH & Co
KG, Tel 0521/35084
Auto-Sport Stopka,
Tel 0521/20892 + 203557
BIELEFELD-BRACKWEDE,
Heinrich Jungeilges, Tel 0521/40864
BIHLERDORF
Josef Braun, Tel 08321/2229
BITBURG/Eifel,
Carl Metzger KG, Tel 06561/3462
BLAICHACH,
Hermann Schmid, Tel 08321/81375
BOCHOLT,
Friedrich Schreiber + CO.,
Tel 02871/8348
BOCHUM,
J Sauerland & Sohn KG,
Tel 0234/301543
BÖBLINGEN,
Autohaus Wallat KG Tel 07031/272838
BONN,
Auto-Kumpel, Tel 02221/232061
Auto Mahlberg, Tel 02221/636556
H Kreider GmbH & Co KG,
Tel 02221/462764
BOTTROP,
Wolfgang Hollmann, Tel. 02142/27829
BOXBERG,
Hans S Keil, Tel 02692/415
BRAUNSCHWEIG,
Buchheister & Oppelt KG
Tel 0531/52442
Michael Gottschling + Sohn KG
Tel 0531/74546
BREITENFELDE b. Mölln,
Wolfgang Olsowski, Tel 04542/3263
BREMEN,
Autohaus Estler KG, Tel 0421/444161
Auto Heins KG, Tel 0421/490016/7
J Herm Paborn, Tel 0421/502177
H W Reichenbach, Tel 0421/448511
BREMERHAVEN,
Horst Baecker Automobile
Tel 0471/53081-3
BRENSBACH/Odenwald,
Erhardt Dorr Tel 06161/480
BRUCHHAUSEN-VILSEN,
Uwe Konecke Tel 04252/682
BRUCHSAL,
Willy Hetzel, Tel. 07251/2283
BUHLERTANN-FROMROT,
Autohaus Hilsenbeck KG,
Tel 07973/243
BÜNDE,
Helmut Samson, Tel 05223/5755
CASTROP-RAUXEL,
Auto-Muhlenbrock, Tel 02305/12631
CELLE,
Wolfram Friedrich Tel 05141/25425
COBURG-NIEDERFÜLLBACH,
Ronald Barnikol, Tel 09565/634
DARMSTADT,
Hans Bryjak, Tel 06151/81666
Rudolf Morbel Tel 06151/79250
DAUCHINGEN/Kr. Schwenningen,
Waldemar Birkholz, Tel 07720/4583
DAUTPHETAL-HOLZHAUSEN,
Otto Bosser, Tel 06468/7060
DECHING Post Röhrnbach,
Karl Bachl, Tel 08582/414
DEGGENDORF,
Adolf Mutzl, Tel 0991/4335
DELMENHORST,
Fritz Schroder Tel. 04221/70942
DETMOLD,
Fritz Siegmeyer, Tel. 05231/24742
DETTINGEN-TECK,
Auto-Hepe GmbH, Tel. 07021/59481
DIETZENBACH,
Autohaus Peters Tel 06074/23567
DINGOLFING,
Gerhard Singer, Tel 08731/2606
DONAUESCHINGEN,
Peter Greuner, Tel. 0771/4730
DORMAGEN,
Egon Huntgeburth, Tel. 02106/47171
DORTMUND,
Auto Bitter, Tel 0231/821632
Autohaus Buschmann GmbH & Co KG,
Tel 0231/522243 u 525951
SBB Dortmund GmbH, Tel. 0231/593071
DUDENHOFEN,
Ing Ludwig Resch, Tel. 06106/2058
DÜREN,
Autohaus Carl Kuppers,
Tel 02421/54687
DÜSSELDORF,
Auto-Görn Tel 0211/381555
Auto-Supermarket GmbH
Tel 0211/33801
A Bruggemann + Co GmbH
Tel 0211/78181
Birkelbach & Unkruer,
Tel 0211/671660
Walter Schmitz,
Tel 0211/373960 + 374343
Union-Autoreparatur-Werkstatt
Werner Kuchar Tel 0211/723598
DUISBURG,
Autax Kraftfahrzeuge GmbH & Co KG
Tel 0203/20901
Paul W Schwenke, Tel 0203/445555
DUNUM/Ostfriesland,
Hermann Book, Tel 04971/748
EBERSHAUSEN ub. Krumbach,
Hermann Lederer, Tel 08282/3480
ECKERNFÖRDE,
Neitzel KG, Tel 04351/5646
EGGINGEN,
British-Car-Center, E Preiser,
Tel 07746/5365
ELMSHORN,
Erwin Schwarz Tel 04121/22862
ERLANGEN,
Auto Lehner GmbH, Tel 09131/33158
ESCHWEILER,
Hubert Adenau Tel. 02403/4162
ESSEN,
Autohaus Wilhelm Dieterle KG
Tel 0201/221771
Theo Decker GmbH + Co KG
Tel 0201/684145
H op gen Orth Tel 0201/226343
ETTLINGEN,
Walz & Zimmermann GmbH + Co KG,
Tel 07243/5652 + 77305
EUSKIRCHEN-Stotzheim,
Willi Born Tel 02251/64163
FELLBACH,
Hahn-Sportwagen GmbH,
Tel 0711/5003261
FELLBACH-SCHMIDEN,
Georg Ceslik Tel 0711/511560
FEUCHTWANGEN,
H + H. Schmeißer, Tel. 09852/2348
FISCHEN/Ammersee,
Auto Salger, Tel 08806/534
FLENSBURG,
Auto Centrum H + M Petersen
Tel 0461/17851
FRANKFURT/Main,
Automobile Rigobert Schultz
Tel 0611/447363
E H Depireux Tel 0611/235864
Autohaus Bernhard Kneifel
Tel 0611/786630 u 785079
FRECHEN-BACHEM bei Köln,
Manfred Hochkeppel,
Tel 02234/52701 + 59123
FREIBURG,
Autohaus Speck, Tel 0761/31131 + 31132
FREISING,
Siegfried Servi, Tel 08161/5477
FRIEDRICHSHAFEN,
Ottmar Muller, Tel 07541/41393
FÜRTH,
Autohaus Enser KG
Tel 0911/770463 + 78078
FÜSSEN,
Autohaus Ignaz Mendler Tel 08362/7802
FULDA
Friedrich + Maier GmbH + Co KG
vormals Autohaus Fink Tel 0661/6969
GELDERN,
Bertold Specker Tel 02831/4644
GELSENKIRCHEN-BUER,
Autohaus Meilenbrock GmbH + Co
Handels KG Tel 0209/73995
GELSENKIRCHEN-HORST,
Gunter Aulfenberg Tel 0209/54801
GEVELINGHAUSEN,
Franz Josef Becker Tel 02904/2631
GIENGEN-BURGBERG,
Heinz Rudiger Tel 07322/7827
GIESSEN/Klein Linden,
Karosseriebau Leun Tel 0641/2661
GÖPPINGEN-HOHENSTAUFEN,
Auto-Seng, Tel 07165/436
GÖTTINGEN,
Auto-Rothe Tel 0551/34304 u 34771
GOSLAR,
E Langanke Tel 05321/20333
GRONAU/W.,
Gerhard Kemper Tel 02562/3329
GROSS-GERAU,
Manfred Montag Tel 06152/2927 + 7888
GRUNBERG 1,
Schlepper + Schroer, Tel 06401/7095
GRUNSTADT,
Autohaus Schick, Tel. 06359/6264
GÜTERSLOH,
Helmut Schaluck, Tel. 05241/51709
GUNTERSBLUM,
Johann Odermatt Tel 06249/7365
GUXHAGEN/Kr. Melsungen,
Christian Kuhlborn, Tel 05665/2081
HAGE/Ostfriesland,
Claas Ackermann, Tel 04931/7237
HAGEN-HASPE,
Herbert Schlasse, Tel 02331/45740
HAMBURG,
British Car Service
Autohandels GmbH & Co KG,
Tel 040/381833
Gebr Brugmann, Tel 040/477539
Alfred Dannmeyer Tel 040/6724569
Gabel + Dethlefs Tel 040/774775
L Nemeth + Co, Tel 040/244840
Paul Nitzschke, Tel 040/7128459
Wolfram Petrick Tel 040/432669
Dieter Rothe Tel 040/6410999
Gerhard Siek & Co
Tel 040/5604267 + 434450
Hans H Stahlberg Tel 040/271121-25
Vidal & Sohn, Tel 040/381221
Zander + Hebenstreit GmbH + Co KG
Tel 040/6401053-54
Sport-Auto Dehnhaide, Tel 040/297843
HAMELN,
Friedrich Kruger GmbH,
Tel 05151/12821
Otto Lohrke Inh Bernd Lohrke
Tel 05151/21099 u 7658
HAMM,
Bernhard Overmeyer Tel 02381/32410
HANAU,
Milinski + Haring, Tel 06181/13471
HANNOVER,
Autohaus Sud Hannover,
Tel 0511/865061
Gross & Beese GmbH
Tel 0511/451071 + 315323
Heidorn KG Tel 0511/441167
Gerhard Koch Tel 0511/691150
Fritz Morgenroth KG Tel 0511/630007
Georg Rottger, Tel 0511/451460
HEIDE/Holstein,
Auto Mende Tel 0481/3766
HEIDELBERG,
A Bruggemann + Co GmbH,
Tel 06221/81091-5
Autohaus Raichle & Baur GmbH + Co KG
Tel 06221/24954-55
HEILBRONN/Neckar,
Autohaus Fend KG, Tel 07131/81081
Herbert Warz Tel 07131/41195
HERFORD,
Peter Wiegers GmbH + Co KG
Automobile Tel 05221/4437
HERNE/Westfalen,
Rolke Automobile Tel 02323/52444
HERTEN,
Josef Govert, Tel 02366/35725
HEUSWEILER,
Josef Gregorius Tel. 06806/6345
HILBRINGEN,
Raimund Gaspers, Tel. 06861/2616
HILDEN,
Peter Vetter Tel 02103/52394
HILDESHEIM-DRISPENSTEDT,
Touren- und Sportwagen Erdmann +
Felske OHG Tel 05121/56148
HÖXTER,
Otto Lohrke Tel 05271/2353
HOF/Saale,
Unimog-Generalvertretung Kulmbach
Tel 09281/91012
HOF/Saale-Neuhof,
Erhardt Weidner, Tel 09281/66267
HOFHEIM,
E Starck & Co Tel 06192/5701
HOHENSCHAFTLARN,
Martin Muhlbauer, Tel 08178/3216
HOHENWESTEDT,
Claus Gloy, Tel 04871/532 + 8231
HUSUM,
Horst Leve Tel 04841/5129 + 3231
IBBENBÜREN,
August Buhner Tel 05451/4766
INGOLSTADT/Donau,
Herbert Porstendorfer Tel 0841/81629
Johann Vasold Tel 0841/59624
ISERLOHN,
Bremer & Co GmbH, Tel 02371/31159
Heinrich Burschik, Tel 02371/40878
ITZEHOE-EDENDORF,
Louis V Dijkstra KG, Tel 04821/75015
JECHTINGEN,
Hans-Klaus Bohny, Tel 07662/6133
JÜLICH,
Kaspar Schusseler, Tel 02461/2539
KAISERSLAUTERN-EINSIEDLERHOF,
Josef Schicht GmbH + Co KG
Tel 0631/58233 u 58275
KAMP-LINTFORT,
Friedr John GmbH Tel 02842/7555
KARLSFELD b. Dachau,
Heinz Osterholzer, Tel 08131/91516
KARLSRUHE 1,
Autohaus Jurgen Olm GmbH,
Tel 0721/694243 + 661376
KASSEL,
Fritz Lindemann, Tel 0561/54046
G Reuting Tel 0561/24597
KASTER/Kr. Bergheim,
Klaus Schnabel Tel 02272/2535
KEMPTEN,
Lander & Ammann Tel 0831/26680
KIEL,
Bocking + Cremer oHG
Tel 0431/686500
KLEINHEUBACH,
Kittner & Dorr Tel 09371/4258
KLEVE-KELLEN,
Hans Heimes Tel 02821/92475
KOBLENZ,
Automobilhandelsgesellschaft mbH
vormals BVVG
Tel 0261/34434
KÖLN,
Autohaus F J Kempen
Tel 0221/374981
Auto Laukat KG Tel 0221/800096-98
Hubert Liedke Tel 0221/313872
Kirschbaum
Automobile Handels-Gesellschaft
Klaus Wegen & Co KG
Tel 0221/514342 + 511551
KÖNIGSBRONN,
Helmut Weiler Tel 07328/411
KONSTANZ-WOLLMATINGEN,
Luigi Vendrame, Tel 07531/79098
KORBACH,
Wilhelm Schulze, Tel 05631/3232
KREFELD,
Alfred Wellmann Tel 02151/775230
Zimpel Automobile GmbH & Co KG,
Tel 02151/771011
KRUMBACH-EBERSHAUSEN,
H Lederer Tel 08282/3480
KULMBACH,
Werner Schubarth Tel 09221/5660
LAHR-SULZ,
Gunther Sexauer, Tel 07821/26169
LAHSTEDT,
Gerhard Eckerleben Tel 05172/2555
LANDSBERG/Lech,
Heinz Uwe Dehn Tel 08191/1631
LANDSHUT,
Auto Czakert, Inh Rudiger Czakert
Tel 0871/23310
LANGENBERG,
H Daum Tel 02127/6616
LEER/Ostfriesland,
Joh Eidtmann Tel 0491/3420
LENNESTADT 13,
Johannes Fleper, Tel 02725/493
LEONBERG-RAMTEL,
Fahrzeughaus Schweizer
Tel 07152/43649
LICHTENFELS/Seubelsdorf,
Curt Szymansky KG Tel 09571/3554
LIMBURG,
Autohaus Unterfeld, Tel 06431/25277
LINDAU/Bodensee,
Helmut Schelle, Tel 08382/3102
LINNICH,
Walter Berger Tel 02462/510
LIPPSTADT,
Auto Jathe, Tel 02941/12485
LÖRRACH,
Werner Kiefer, Tel 07621/88853
LOSHAUSEN,
Helmut Dorrbecker, Tel 06691/3675
LUDWIGSBURG,
Autohaus Theodoridis Tel 07141/28103
LUDWIGSHAFEN,
Hermann Unold, Tel 0621/564086
LÜBECK,
Walter Krauss, Tel 0451/501891
Laismann & Kuhl KG Tel 0451/54031-32
Zastrow & Woldt, Tel 0451/42112
LÜNEBURG,
Karl Rudiger Michel, Tel 04131/46269
MAINZ-GONSENHEIM,
Herbert Wein, Tel 06131/41596
MAINZ-KASTEL,
Fox-Motors GmbH, Tel 06143/7741-46
MANNHEIM,
Allfa-GmbH, Tel 06201/68181
Auto-Kuhn Tel 0621/705612
Autohaus Raichle & Baur GmbH & Co KG
Tel 0621/817467 + 817333
MARIENHEIDE/Kalsbach,
Gaspers & Jager, Tel 02261/65562
MARKTOBERDORF-RIEDER,
Paul Schmid Tel 08342/2837
MAULBURG,
Autohaus Dinkelberg, Tel 07622/2740
MEINERZHAGEN,
Autohaus Rahardt Tel 02354/2144
MEMMINGEN,
Helmut Draxler, Tel 08331/4717



Z. B
Horst Ullenboom, 39.
Über 20 Jahre Spezialist
für britische Autos:

1954 – Austin/Bruggemann
1958 – Jaguar/Schweiz
1961 – Jaguar, Austin, Morris, MG/ Liechtenstein
1962 – British Leyland/Brüggemann
Außendienst- und technische Händlerbetreuung
Fach-Schulungen in England
Heute – Werkstattleiter

BRITISH LEYLAND-IMPORTEUR: A. BRÜGGEMANN + CO GMBH
4 Düsseldorf · Harffstr. 53 · Telefon 0211/78181

MENDEN/Sauerland,
Friedhelm Kleine, Tel 02373/60929
MINDEN
Porta Westfalica-Barkhausen,
Walter Böhne, Tel. 0571/53191
MITTENWALD,
Autohaus Biller, Tel 08823/1497
MOERS,
Rolf D Nicolau, Tel 02841/23339
MÖNCHENGLADBACH,
Willi Kremer, Automobile,
Tel 02161/59326
Autopassage Josef Massier,
Tel 02161/22116
R. Rankin & Co, Tel 02166/49055 + 48405
MONTABAUR,
Auto-Nick KG, Tel. 02602/2088
MÜLHEIM/Ruhr,
E Krumey GmbH, Tel. 0208/423323
MÜLLHEIM,
M Maier + M. Kucera, Tel. 07631/3498
MÜNCHEN,
Anglo-Automobil Werner Frühling,
Tel 089/182706 u 194803
Auto Burghardt, Tel 089/381071
ASU Auto Service Union KG,
Tel 089/381071
Auto König, Tel 089/934022 + 598544
Auto-Oppel, Inh M Rimböck,
Tel 089/281178 + 262624
Recknagel + Niedermeier OHG,
Tel 089/281951 + 284599 + 571517
Auto Wilhelm, Tel 089/325423 + 391424
Heinz Wolf, Tel 089/265488
MÜNSTER/W.,
Ing. W. Brandes, Tel 0251/56381 u. 76948
MÜNSTER-DERNEL,
Lothar Muller, Tel. 05192/4499
NENZINGEN,
Lutz Tellkamp, Tel. 07771/2005
NETTELSTEDT,
Reinhold Mauksch, Tel 05741/6213 u. 7709
NETTETAL-KALDENKIRCHEN,
Auto-Reichert KG, Tel 02157/6606
NEUBURG a. d. Donau,
Josef Berchtenbreiter, Inh. Josef Kapfer,
Tel 08431/2296
NEUHAUSEN a. F.,
Auto-Holecek Tel 07158/9106
NEU-ISENBURG,
K H Schäfer, Tel 06102/38419
NEUMÜNSTER,
Ernst Landschoof Tel 04321/31921
Hellmuth Stoschus, Tel 04321/81446
NEUSS,
Heinz Rink, Tel 02101/59627
NEUSTADT/Weinstraße,
Erich Knismayer, Tel 06321/84735
NEUWIED 1,
Sportwagen-Service W D Spitzer,
Tel 02631/53018
NIEDERAUSSEM,
Heinrich Hambloch, Tel 02271/51011
NIEDERFÜLLBACH,
Ronald Barnikol, Tel 09565/634
NIEDERNHALL,
Reinhold Dorfi, Tel. 07940/3431
NIENBERGE,
Ing. W Brandes, Tel. 025033/521
NORDHORN,
Hans Gerd Peertmann,
Tel 05921/14941 u. 14849
NÜRNBERG,
MOTUS, Jedamzik & Sandner OHG,
Tel 0911/42001-2
Britische Automobile, Fritz Neuser,
Tel 0911/533539 + 36949
Auto Pieper, Tel. 0911/632953
OBERHAUSEN,
Joh. Hesselin Söhne, Tel 0208/23662
OBERKIRCH,
Anton Maier, Tel 07802/2421-2
OBERURSEL,
G Herold, Tel. 06171/52737
OFFENBACH a. M.,
Auto Herold, Tel. 0611/853346
OFFENBURG/Baden,
Arno Fendrich, Tel. 0781/5200
OLDENBURG/Metjendorf,
Franz Heinje, Tel. 0441/63949
OPLADEN-FIXHEIDE,
Autohaus S Jahns, Tel. 02171/53799
Verkauf Leverkusen,
Tel 02172/61082
OSNABRÜCK,
Heinrich van Beers, Tel. 0541/73598
Georg Ciupka, Tel. 0541/572629
Heinrich Entz, Tel 0541/61624
OSTERODE am Harz,
Autohaus Wolfgang Dohn, Tel. 05522/3580
OTTIGHEIM,
Horst Haussar, Tel 07041/8450
PADERBORN,
Robert Sprenger GmbH + Co. KG,
Tel 05251/56119
PAPENBURG 2,
Schulte + Jungeblut, Tel. 04962/319
PASSAU,
Otto Hausmann, Tel. 0851/2998 + 51103
PEINE,
Manfred Klippel, Tel 05171/6783
PETTING/Krs. Schongau,
Karl Lang, Tel. 08861/6094
PERCHA b. Sternberg,
Klaus Alferi, Tel 08151/3219
PFAFFENHOFEN/Ilm,
Josef Weber, Tel 08441/2525
PFAFFENWEILER,
Werner Schuble, Tel. 07664/8050
PFAFFING/Wasserburg,
Engelbert Moser, Tel 08076/406
PFARRKIRCHEN,
Peter Krause, Tel. 08561/8761
PFORZHEIM,
Autohaus Kurt Bossert, Tel 07231/12413
Autosalon Roger Schweickert
GmbH & Co KG, Tel. 07231/16364
PÜNDERICH/Mosel,
Clever Automobile, Tel. 06542/2632
RASTATT,
Auto-Metz GmbH, Tel. 07222/34031-32
RAVENSBURG,
Siegbert Allgaier, Tel. 0751/21123
RECKLINGHAUSEN,
VEFA Kraftfahrzeughandel GmbH,
Tel 02361/68901 u. 61026
REGEN,
Bruno Zitzelsberger, Tel. 09921/778
REGENSBURG,
Oskar Seitz, Tel 0941/52872
REIFFERSCHEID,
Rolf Linden, Tel. 02482/2210
REMSCHEID-LENNEP,
Auto Weizinger GmbH,
Tel 02191/61625
RENDSBURG,
Autohandelsgesellschaft,
Tel. 04331/71544
RETHEN/Krs. Grfhorn,
Horst Reinecke, Tel. 05304/400
REUTLINGEN-OHMENHAUSEN,
Auto Specht, Tel. 07121/54775
RHEINFELDEN-DEGERFELDEN,
Autohaus Dinkelberg, Tel. 07623/4469
RINTELN,
Ernst Heitzmann, Tel. 05751/2445
RISTEDT b. Syke,
Hermann Kohlis, Tel 04242/1559
ROHRBACH,
Autohaus Klein GmbH, Tel. 06894/5564
ROSENHEIM,
Auto Fink & Sohn,
Tel 08031/6439 + 33362
Georg Rupp u Söhne, Tel 08031/2970
ROSSBACH b. Geinhausen,
Johann Kunz, Tel. 06050/1265
ROTTACH-EGERN,
Wessach-Garage Auto Salzberger,
Tel 08022/5067
ROTTWEIL,
Norbert Niebel, Tel 0741/7495
SAARBRÜCKEN,
Albert Hälner GmbH, Tel 0681/30481
Otto Muller, Tel. 06898/81913
Alfred Ritz, Tel 0681/36529
SACHSENHEIM,
Schmidt Fahrzeuge KG, Tel 07147/7140
SÄCKINGEN,
Hermann Mrohs, Tel 07761/2643
SALZGITTER,
Ernst Bessel, Tel. 05341/45133
SAULHEIM,
Hans Schneider, Tel. 06732/8204
SCHLÜCHTERN,
TOP CAR Martin Sacha oHG,
Tel 06661/3673
SCHONENBERG-KÜBELBERG 3,
Karl Sorg, Tel. 06373/258
SCHÖNKIRCHEN,
Paul Gursky, Tel. 04348/745
SCHOTTEN 1,
Autohaus Lassleben, Tel. 06044/2150
SCHÜTTORF,
Georg Janning, Tel. 05923/425
SCHWEINFURT,
Josef Jacki, Tel. 09721/21028
SIEGBURG,
Josef Lobbert Erben, Tel. 02241/64114
SIEGEN/Westfalen,
Fritz Heinbach, Tel. 0271/4975-76
SIEGEN-EISERNFELD,
Auto-Boller, Tel. 0271/311533
SINDELFINGEN,
Rolf Bausch british-car-center,
Tel. 07031/87454
SINGEN/Htw.,
Axel Rauch, Tel. 07731/23726
SOLINGEN-OHLIGS,
Gerd Rabbach,
Tel 02122/74474 u. 78678
SOLTAU,
Siegfried Stabenow, Tel. 05191/3927
SPEYER,
Kurt Galant, Tel. 06232/33225
SPRENDLINGEN bei Flm.,
Heinrich Fourate, Tel 06103/67018
STADE,
Fritz Fuhr, Tel 04141/2664
STADTHAGEN,
Siegfried Hille, Tel. 05721/2291
STOCKSTADT/Rhein,
Ludwig Schneider, Tel. 06158/2536
STRAUBING,
Alois Buchner, Tel. 09421/7869
Auto-Czakert, Inh. Rudiger Czakert,
Tel 09421/2600
STUTTGART,
AVG Auto-Verkaufs GmbH,
Tel. 0711/7220947 5
Paulinen-Garage, Struckmann + Co,
Tel 0711/223528 + 654551
ST. WENDEL/WINTERBACH,
Horst-Peter Bastian, Tel 06851/3254
TRAUNSTEIN,
Stefan Wallner, Tel. 0861/4247
TRIBERG,
Ernest Harle, Tel. 07722/6464
TRIER-ZEWEN/Mosel,
Carl Metzger KG, Tel. 0651/87063-64
UCHTE/Hannover,
W Langhorst, Tel 05763/242
ÜBACH-PALENBERG,
Heinz Hallingse, Tel. 02451/2622
ÜBERHERRN,
Auto-Haas, Tel. 06836/2200
UELZEN-HOLDENSTEDT,
Friedr Ditterich, Tel 0581/4066
ULM,
E. Grupp, Tel. 0731/361435
Wolfgang Steidle, Tel. 0731/31460
UMMENDORF bei Biberach/RIS,
Autohaus Haussler GmbH,
Tel. 07351/2091
UNNA,
Auto-Kleine, Tel. 02303/62020
VECHTA,
Karl Sudbeck, Tel 04441/2688
VELBERT,
Autohaus Adam GmbH,
Tel. 02124/52129
VERDEN-DAUELSEN,
Verdener Autohaus
R Meyke + E. Gronowski,
Tel 04231/2896 + 7143
VIERNHEIM,
Autohaus Bernauer, Tel. 06204/4133
VIERSEN 11-DÜLKEN,
Anglo Auto-Vertrieb, M. Iafort,
Tel 02162/52069 + 53927
WACHTENDONK,
Dietmar Lemke, Tel. 02836/7277
WAHLSTEDT,
Auto-Engelke, Tel. 04554/6720
WALDBRÖL,
Gunther Runge, Tel. 02291/4627
WALDBRUNN-OBERDIELBACH,
Hans Jurgen Ihrig, Tel 06274/439
WALDSTETTEN,
Albert Bidell, Tel. 08223/983 + 415
WARBURG,
Otto Lohrke, Tel. 05641/3271
WASSENBERG,
Frid. von Arx, Tel 02432/2401
WEIDEN/Oberpfalz,
Auto Friedrich KG, Tel. 0961/44843
WEIDING U. Cham/Opf.,
Franz Luger, Tel. 09977/201
WEIL-FRIEDLINGEN,
Lothar Luhr, Tel. 07621/73717
WEILHEIM/Obb.,
Auto Saiger, Tel. 0881/3334
WEINHEIM,
Alfa KG, Tel. 06201/68181
WEIBSENBURG/Bayern,
Alfred Kellner, Tel. 09141/2638
WERTINGEN-GOTTMANNSHOFEN,
Werner Miller, Tel. 08272/223
WESEL,
Autohaus Walter Fischer KG,
Tel 0281/23895
Hans Frank, Tel 0281/51041
WESSELING,
Detlef Lonnemann, Tel 02236/32207
WEVELINGHOVEN,
Auto Gilges, Tel. 02161/74229
WIESBADEN,
Heinz Heil, Tel 06121/420222 + 420232
Rudolf Horz, Tel. 06121/86751
WILLING-BAD AIBLING,
Josef Kopp, Tel. 08061/7606
WINSEN/Luhe,
Richard Rech, Tel. 04171/3129
WOLFENBÜTTEL,
Gunther Grimm, Tel. 05331/22284
WORMS/Rhein,
E. K. Will OHG, Tel. 06241/23332
WÜRZBURG,
Schurer & Co KG,
Tel. 0931/51058 + 51185
WÜRZBURG-GROMBÜHL,
Ernst Breitenberger, Tel. 0931/25781
WÜRZBURG-HUFD.,
ALLRAD-Schmitt, Tel 0931/51383
WÜRZBURG-ZELL,
Ernst Breitenberger, Tel 0931/597818
WUPPERTAL,
Hans. H. Vosberg, Tel 0202/460228
Dieter Wassi, Tel. 0202/83672
Horst Wilke, Tel 0202/666517
WURMLINGEN,
Hans Gruler, Tel 07461/3332
WUSTWEILER,
Werner Schmitt, Tel 06825/2817

in schwierigen Situationen schnell und sicher zu absolvieren sind.

Mühelosigkeit herrscht auch beim morgendlichen Kaltstart vor: Das Einspritztriebwerk springt stets nach der ersten Schlüsselumdrehung an, läuft sofort rund und nimmt widerspruchslos Gas an — auch in diesem Punkt ist er den Opel-Vergasermotoren also deutlich überlegen. Dazu kommt schließlich noch, daß die guten Fahrleistungen mit einem erfreulich niedrigen Benzinverbrauch Hand in Hand gehen: 12,4 Liter Superbenzin auf 100 km ergaben sich als durchschnittlicher Verbrauch beim Testwagen — damit kann man zufrieden sein.

Fahrwerk: mit Bilstein-Dämpfern

Auch auf dem Fahrwerkssektor unterscheidet sich der GT/E von den schwächeren Manta-Modellen. Er besitzt härtere Federn, straff abgestimmte Bilstein-Stoßdämpfer, sechs Zoll breite

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 93 x 69,8 mm, Hubraum 1897 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,2 : 1, Leistung 105 PS bei 5400 U/min, spezifische Leistung 55,4 PS/Liter, maximales Drehmoment 15,5 mkg bei 4200 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5400 U/min) 12,6 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3125 U/min) 7,3 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Kette, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt mit Heizung 6,8 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor mit Filter 3,8 Liter, elektronische Bosch L-Jetronic-Benzineinspritzung, elektrische Benzinpumpe, 50 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 540 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,428 (11,79), II. 2,156 (7,42), III. 1,366 (4,7), IV. 1,0 (3,44), R. 3,317 (11,41), Achsantrieb: 3,44.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten starre Deichselachse an Längslenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, vorn und hinten Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreissystem, Bremskraftverstärker, vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Bremskraftregler für die Hinterachse, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 6 J x 13, Gürtelreifen Continental TS 772 195/70 HR 13, serienmäßig Gürtelreifen 185/70 HR 13.

ABMESSUNGEN

Radstand 2518 mm, Spur 1375/1375 mm, Außenmaße 4445 x 1670 x 1325 mm, Innenbreite vorn 1370 mm, hinten 1350 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 920 mm, hinten 840 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, hinten 440 mm, Knieraum hinten 130—210 mm, Wendekreis links 11,3 m, rechts 11,0 m, 3¾ Lenkraddrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 308 Liter.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1030 kg (davon Vorderachse 560 kg, Hinterachse 470 kg, Gewichtsverteilung 54,4 : 45,6), zulässiges Gesamtgewicht 1345 kg, Zuladung 315 kg, Personenindexzahl 3,7, zulässige Anhängelast gebremst 1300 kg, ungebremst 500 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 9,8 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 11,4 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	186,9 km/h
(entsprechende Drehzahl ca. 5800 U/min)	
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0 bis 40 km/h	2,8 s
0 bis 60 km/h	4,5 s
0 bis 80 km/h	7,1 s
0 bis 100 km/h	10,4 s
0 bis 120 km/h	15,3 s
0 bis 140 km/h	21,9 s
0 bis 160 km/h	34,5 s
1 km mit stehendem Start	32,3 s
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)	
40 bis 60 km/h	7,0 s
40 bis 80 km/h	13,3 s
40 bis 100 km/h	19,7 s
40 bis 120 km/h	27,4 s
40 bis 140 km/h	36,9 s
1 km ab 40 km/h	37,8 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 48 km/h
II. Gang	13 bis 92 km/h
III. Gang	23 bis 145 km/h
IV. Gang	35 bis 199 km/h*

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	53 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	64 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	69 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	72 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	78 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	80 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	83 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin

Autobahn Schnitt ca. 115 km/h	10,4 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 140 km/h	14,1 L/100 km
Landstraße Schnitt ca. 75 km/h	11,8 L/100 km
Kurzstrecke	11,5—13,5 L/100 km
Testverbrauch	12,4 L/100 km

WARTUNG

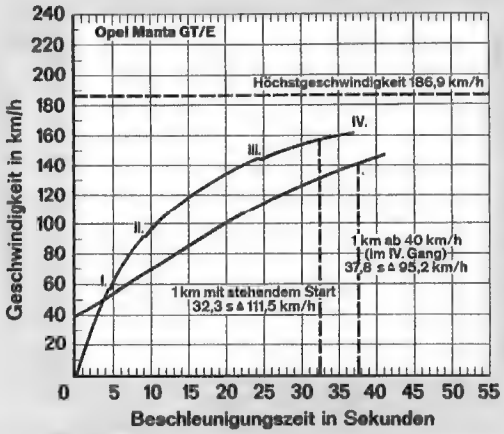
Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km

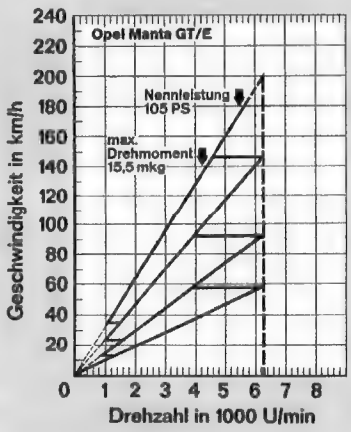
RICHTPREIS

Opel Manta GT/E . . . DM 13 900,—

HERSTELLER

Adam Opel AG, 6090 Rüsselsheim





Blitz-kapazitäten.

Reflektor stufenlos bis 90° schwenkbar

Querliegende Blitzröhre für Weitwinkel-ausleuchtung

Braun 2000 VarioComputer 42 VC. Mit wiederaufladbarem NC-Akku. Leitzahl 42 bei 21 DIN (2 weitere Modelle mit Leitzahl 40 und 34).

VarioComputer-Steuerung mit Energie-speicherung, Blitzfolge bis 0,3 sec, auf 3 Blenden programmierbar

Computer-Kontrollsignal für mehr Sicherheit in schwierigen Aufnahme-Situationen

Braun Hobby 23 BC. Für Trockenbatterien. Leitzahl 23 bei 21 DIN (4 weitere Modelle mit Leitzahl 28, 23 und 17).

Computer-Blende: 5,6

Computer-Arbeits-bereich: 0,5–4 m

BRAUN

Braun Elektronen-Blitzgeräte für jeden Anspruch und für jede Art von Kamera.

Die Skala reicht vom preiswerten und wartungsfreien Batterieblitzgerät bis hin zum Spitzenmodell, dem Braun 2000 VarioComputer mit vielen technischen Raffinessen: Schwenkreflektor für indirektes Blitzen und dazugehörige Blitz-kontrolle, schnelle Blitzfolge und hohe Blitzkapazität zum „Schießen" interessanter Fotoserien, drei Computer-Arbeitsbereiche zum kreativen und doch problemlosen Blitzen, Akku-Schnelladung und noch vieles mehr. Es gibt kaum eine Aufgabe, die Sie mit Braun Blitzgeräten nicht meistern können. Denn jedes Gerät ist ein Meister in seiner Klasse. Am besten Sie sprechen mit Ihrem Fach-händler. Oder Sie schreiben uns.

Bitte schicken Sie mir kostenlos ausführliches Informationsmaterial über das Braun Elektronen-Blitzprogramm.
Braun AG, Abt. F-MS 343, 6 Frankfurt 19, Postfach 190 265

Braun Film- und Fototechnik

Felgen mit 185/70 HR 13-Reifen sowie einen stärker dimensionierten Stabilisator an der Hinterachse, der das bei der regulären Fahrwerks-Auslegung vorhandene leichte Untersteuern im Grenzbereich abschwächen soll.

Der Erfolg dieser Kur ist augenscheinlich: Der Manta GT/E bietet zwar nur einen äußerst dürftigen Fahrkomfort und teilt seinen Insassen Bodenwellen aller Art mit bemerkenswerter Gründlichkeit mit, erreicht aber dafür beachtlich hohe Kurvengeschwindigkeiten, wobei er sich im Normalfall fast neutral verhält und auf nasser oder glatter Fahrbahn eine leichte Tendenz zum Übersteuern an den Tag legt.

Da sich die Karosserie auch bei hohen Querbeschleunigungen nur wenig neigt und dank der voluminösen Bereifung in Kurven kaum Reifenquietschen auftritt, kann man mit dem GT/E in unauffälliger Manier sehr schnell sein. Dabei arbeitet die beim GT/E etwas direkter übersetzte Lenkung (18,6 : 1 statt 20,0 : 1) vorbildlich exakt, erfordert allerdings bei schneller Kurvenfahrt deutlich höhere Haltekräfte.

Relativ wenig auszusetzen gibt es an der Bodenhaftung der starren Hinterachse. Sie versetzt bei groben Unebenheiten nur leicht, was die Sicherheit jedoch kaum beeinträchtigt. Ein weiterer Schönheitsfehler ist die mangelnde Traktion beim Herausbeschleunigen aus engen Kurven: Hier dreht bei abruptem Leistungseinsatz das kurveninnere Hinterrad durch. Ein Sperrdifferential, das diese Unart aus der Welt schafft, ist gegen einen Aufpreis von 358 Mark lieferbar. Wen die mehr als gesunde Härte nicht stört, kann mit der Abstimmung des Manta-Fahrwerks insgesamt zufrieden sein, zumal auch die Bremsen sich den gebotenen Fahrleistungen als voll gewachsen erweisen, bei hoher Beanspruchung keine Ermüdungserscheinungen zeigen und nur wenig Pedalkraft erfordern.

Die Opel-Werber möchten im GT/E gern einen echten Traumwagen sehen. Doch das ist der Manta mit Sicherheit nicht. Dies liegt zum größten Teil auch an seiner gutbürgerlichen Herkunft: Ein Opel beschert seinem Fahrer nun einmal wenig Exclusivität — daran kann selbst eine Beifahrerin wie Caroline nichts ändern. *Götz Leyrer*

Zum Vergleich		Opel Manta GT/E	Alfa Romeo 1600 GT	Fiat 124 Sport Coupé	Ford Capri II Ghia 2.3	Toyota Celica LT
Hubraum	ccm	1897	1570	1756	2294	1588
Leistung	PS/U/min	105/5400	109/6000	118/6000	108/5000	79/5800
Testverbrauch	L/100 km	12,4 S	12,3 S	11,4 S	14,7 S	11,3 S
Preis	DM	13 900,–	16 290,–	14 950,–*	16 710,–	11 700,–
Beschleunigung in s						
0– 60 km/h		4,5	5,4	4,4	5,0	5,5
0– 80 km/h		7,1	10,8	6,8	7,7	9,0
0–100 km/h		10,4	16,5	10,2	11,4	13,9
0–120 km/h		15,3	22,5	14,1	16,7	20,8
0–140 km/h		21,9	29,8	19,9	24,3	32,5
0–160 km/h		34,5	42,5	28,9	39,2	–
1 km mit stehendem Start		32,3	35,4	31,4	33,3	35,4
Höchstgeschwindigkeit km/h		186,9	186,5	186,5	179,1	159,3

* wird nicht mehr hergestellt

auto motor sport Testzeugnis

Opel Manta GT/E

PRÜFPUNKT	Bewertung*
● AUSSTATTUNG Ausreichende, aber nicht ganz vollständige Ausstattung (Zeituhr, Zigarettenanzünder und abblendbarer Innenspiegel nur gegen Aufpreis). Wirksame Heizung, schlechte Belüftung.	3
● BEDIENUNG/HANDLICHKEIT Befriedigende Anordnung von Schaltern und Hebeln, klar gezeichnete, blendfreie Rundinstrumente. Geringe Pedalkräfte. Präzis und direkt arbeitende Lenkung, in Kurven hohe Haltekräfte, ausreichend kleiner Wendekreis.	3
● FAHRSICHERHEIT Neutrales, unproblematisches Fahrverhalten, hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, sehr gute Beherrschbarkeit im Grenzbereich. Befriedigende Richtungsstabilität, geringe Seitenwindempfindlichkeit. Mäßige Wintereigenschaften.	2
● KAROSSERIE Gut verarbeitete zweitürige Coupé-Karosserie. Wenig Knieraum im Fond, ausreichend großer Kofferraum. Übersichtlichkeit nach vorn und nach den Seiten befriedigend, nach hinten unzureichend.	3
● KOMFORT Wegen harter Federung und Dämpfung schlechter Federungskomfort. Körpergerecht geformte, bequeme Sitze. Relativ niedriges Geräuschniveau.	4
● LEISTUNG Gute Beschleunigung, ausreichende Elastizität. Höchstgeschwindigkeit 186,9 km/h.	2
● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Vibrationsarm und leise laufender Vierzylindermotor, befriedigendes Reagieren auf Gaspedalbewegungen, zufriedenstellendes Drehvermögen. Leicht schaltbares Vierganggetriebe mit nicht ganz befriedigender Abstufung.	3
● WIRTSCHAFTLICHKEIT Angemessener Anschaffungspreis, relativ günstige Unterhaltskosten. Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr 32,9 Pf/km bei 20 000 km/Jahr 26,6 Pf/km bei 30 000 km/Jahr 24,4 Pf/km Ausreichend lange Ölwechselintervalle (alle 10 000 km), Inspektion alle 10 000 km. Garantie 1 Jahr ohne Kilometerbegrenzung. Akzeptabler Kraftstoffverbrauch, Testverbrauch 12,4 Liter Super/100 km.	3

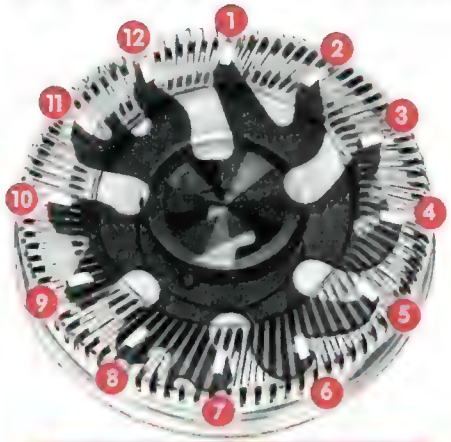
* 1 = sehr gut 2 = gut 3 = ausreichend 4 = unbefriedigend 5 = mangelhaft

Der Neue

Der neue Vario-Regler: individuelle Einstellung auf jede Bart- und Hautpartie.

PHILIPS
PHILISHAVE

Mehr Messer, mehr Leistung, mehr Gründlichkeit.



NEU: Ro12 mit 12 Messer-Technik. 6 Messer mehr für noch mehr Gründlichkeit.

Die doppelte Messerzahl – das ist das Kernstück des neuen Philips Ro 12. Das Kernstück einer gründlicheren Rasur. 12 Messer rotieren jetzt unter jedem Scherkopf. Statt 6 wie bisher. Für eine 60% höhere Schnittfolge. Für die Sicherheit einer haargenauen Rasur. Bei jedem Bart. Auf jeder Haut. Zu seiner besonderen Leistung kommt seine aufregend neue Form und sein besonderer Komfort: Der 9-Stufen-vario-Regler. Er stellt die Rasierschärfe auf jede Bart- und Hautpartie ein. Der ausklappbare Langhaarschneider. Er arbeitet nach dem schnittsicheren Scherenprinzip.

PHILIPS

Ro12

PHILIPS ROTOR SYSTEM

Die Sicherheit einer haargenauen Rasur

PHILIPS

Der kleine Rolls-Royce

Bentley Mark VI von 1946.

Kaum mehr als zehn Jahre, 1920 bis 1931, machten Bentley berühmt; dann nutzte Rolls-Royce eine schwache Bentley-Stunde. Doch man wahrte die Form vornehmer Adoption und fügte das Eroberungsjahr dem Markennamen zu: „Bentley Motors (1931) Ltd." heißt die mit Rolls-Royce identische Firma seitdem.

Der Bentley Mark VI ist nichts anderes als ein Rolls-Royce ‚Silver Wraith' mit Bentley-Gesicht: der „kleine" Rolls-Royce, dessen Geschichte bis 1922 zurückreicht.

1922: Nach dem großen Geldverdienen im ersten Weltkrieg gerieten auch die Siegermächte in den Sog der Inflation. Rolls-Royce, seit 1906 dem Silver Ghost verschrieben, der zunächst mit 7 Liter, seit 1909 mit 7,4 Liter Hubraum gebaut wurde, sah sich zu einem erschwinglicheren zweiten Modell genötigt. So kam es zum 3,1 Liter-Typ „20", dessen Chassis – die damals individuellen Karosserien rechnete man extra – um fast die Hälfte billiger war, mit 1100 Pfund aber doch noch teuer genug. Nicht die fabelhafte Elastizität des großen Bruders, sonst aber alle Finessen wurden geboten, so daß der Schritt nach unten das Prestige nicht schmälerte.

1924 bekam der „20" das Vierganggetriebe und die Vierrad-Servobremsen vom Silver Ghost, 1929 wurde der Hubraum auf 3,7 Liter vergrößert; dieser „20–25" wurde in mehreren Entwicklungsstufen gebaut, bis 1937 im gleichen Fahrgestell mit dem für heutige Begriffe gewaltigen Radstand von 3350 mm (der Mercedes 600 hat 3200 mm, die lange Pullman-Limousine 3900 mm). Der „20-30" mit 4,3 Liter Hubraum folgte zunächst als Variante auf Wunsch. Der „20-25" war der letzte RR, für den offiziell die Motorleistung angegeben wurde: 75 PS, die den nahezu zwei Tonnen schweren Wagen auf 120 km/h brachten. Der „25-30" war auf knapp 100 PS zu schätzen; er lief 135 km/h.

Mit dem 1935 erschienenen Phantom III, dem Gipfel der Entwicklung des großen Rolls-Royce in den Jahren vor dem zweiten Weltkrieg, war der kleine Typ als Baukasten-Variante verbunden; der 7,4 Liter-V12 des Phantom III

Damals wie heute: Der Bentley-Grill verbirgt einen Rolls-Royce, doch er bringt den feinen Unterschied für Image und Klientel.

Fotos: Fucha/Gessmann

ist ein doppelter „20-25", für den „20-35" wurde die Bohrung vergrößert.

Wie zuvor übertrug man Fortschritte der großen Wagen auf den kleinen; Einzelradfederung vorn nach Muster des Phantom III erhielt der „25-30" für 1939, als auch die neue Typbezeichnung ‚Wraith' – ein Wort für Geist, Gespenst – eingeführt wurde. Der Silver Ghost (Silbergeist) – der Name sollte seine geisterhafte Laufruhe verdeutlichen – hatte das Programm für die Laufeigenschaften wie für die Namensgebung aller Rolls-Royce gesetzt; auf Gespenster und Phantom folgten Wolken und Schatten in Silber: Silver Cloud und Silver Shadow.

Geisterhaftes verhüllt auch die Umstände der Bentley-Aquisition von 1931. Bentley-Enthusiasten munkeln bis heute, es sei nicht ganz mit rechten Dingen zugegangen.

W. O. Bentley, unter Kennern schlicht als W. O. bekannt, hatte nie recht ans Geldverdienen gedacht, und sein Stil war von besonderer Art. „Monsieur Bentley baut die schnellsten Lastwagen", bemerkte Ettore Bugatti mit süffisantem Respekt, und es war in der Tat spektakulär, wenn die altertümlich hochbeinigen Wagen, deren Technik an W. O.s Vergangenheit im Lokomotivbau erinnerte, auf den Pisten (Le Mans beispielsweise) oftmals den modernen niedrigen Racern den Auspuff zeigten.

Ohne grundsätzliche Änderung der Technik von gestern verbunden, waren die Bentley eben dadurch reizvoll, andererseits mit oben-

75-(A26

Michelin XM+S 8

der komplette Winterreifen

Ob Winterreifen oder nicht, das hängt vom Klima und von der Gegend ab, in der Sie fahren müssen oder wollen. Wenn Sie sich für Winterreifen entschieden haben, dann sollten es komplette Winterreifen sein.
Achten Sie deshalb beim Kauf auf die 5-Punkte-Prüfliste!

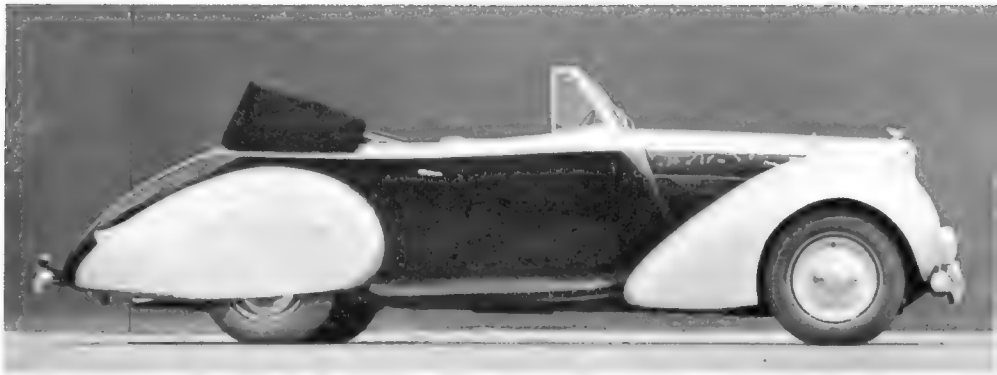
Prüfliste für den kompletten Winterreifen

1. **Tiefschneereifen** mit einem besonders griffigen Profil für den Tiefschnee.
2. **Haftreifen*** für eine gute Haftung auf Eis und festgefahrenem Schnee. Kann eventuell auch bespikt werden (für Länder, in denen Spikes erlaubt sind).
3. **Matschreifen** mit einem offenen, selbstreinigenden Profil bei Matsch und Schlamm.
4. **Anti-Aquaplaning-Reifen** der mit seinen offenen Profilkanälen viel Wasser aufnehmen und ableiten kann.
5. **Gut-Wetter-Reifen** mit dem man auf trockener Straße auch flott fahren kann – dabei aber sicher, komfortabel und wirtschaftlich.

*Achtung! Kein Haftreifen ist ein vollwertiger Ersatz für Spikes-Reifen. Denken Sie daran!

(Beim Reifenfachmann)

liegender Nockenwelle im richtigen Punkt fortschrittlich, von Anfang an. Aber in der Wirtschaftskrise, die 1930 von den USA her Europa erfaßte, wurden Sporterfolge und Idealismus nicht honoriert; der Käuferkreis für die urigen Wagen mit 4,5 (Vierzylinder) und 6,5 (Sechsszylinder) Liter Hubraum schrumpfte. Für den Achtliter-Sechszylinder, mit dem W. O. 1930 die Flucht nach vorn versuchte, fehlte das Geld.



Cabriolet-Baukunst: Das aufgeklappte Verdeck paßt perfekt zur Linienführung.

1982. In sieben Jahren werden die 16-19jährigen von heute viel Geld verdient haben.

Bei geschlossenem Dach sitzen Fond-Passagiere in tiefer Dunkelheit.

Während Sir Henry („Tim") Birkin den 4,5 Liter mit Kompressor versah, 1930 beim Großen Preis von Frankreich in einem hinreißenden Rennen – das Auto war als Tourenwagen karossiert – den zweiten Platz hinter einem Bugatti 35 erkämpfte und W. O. widerstrebend (er haßte Leistungserhöhung, die nicht aus dem Hubraum kam) eine Serie von 50 Wagen in Angriff nahm, fehlten in der Kasse schließlich 20 000 Pfund. Der finanzstarke Bentley-Pilot Woolf Barnato, ohne den die Firma schon vor der allgemeinen Krise aufgelaufen wä-

Die Einen haben alles ausgegeben. Die Anderen ein kleines Vermögen, denn...

Wir möchten möglichst vielen jungen Leuten 3 Fragen stellen.
Bitte kommen Sie in eine Wüstenrot-Beratungsstelle. Als „Preis für den Fleiß" erhalten Sie diesen „Notizriesen" mit Kugelschreiber.

Denn die Anderen haben in jungen Jahren einen Bausparvertrag gemacht. Aus drei guten Gründen:

Erstens, weil keine andere Sparform vom Staat so hoch prämiert wird wie das Bausparen.

Zweitens, weil Bausparen außer einem stattlichen Brocken Geld auch noch den Anspruch auf ein zinsbilliges Darlehen garantiert... und das ist mindestens noch einmal so hoch wie das Guthaben.

Und drittens, weil sich beim Bausparen das eingezahlte Geld durch Prämien, Sparzulagen, Leistungen des Arbeitgebers, Zinsen und Zinseszinsen in 7 Jahren fast verdoppelt.

wüstenrot

Damit Ihre Unabhängigkeit gesichert ist.

Für alle, die jetzt bauen wollen.
Noch ist Geld im Milliarden-Topf.
Sprechen Sie sofort mit Wüstenrot über eine Finanzierung mit Zinszuschuß. Angebot gilt nur solange Vorrat reicht.

re, war in Amerika, als man – kaum ohne sein Wissen – mit Napier verhandelte und urplötzlich an Rolls-Royce verkaufte, wo der Achtliter als direkte Attacke auf den behäbigen Phantom II Mißfallen erregt hatte. W. O. stand hilflos daneben.

Dolchstoß oder nicht – Rolls-Royce stellte nach Ausverkauf die Produktion im Bentley-Werk Cricklewood ein und nutzte den Namen, um ab 1933 im heimischen Derby eine Version des „20-25" als neuen Bentley zu bauen. Werbeslogan: „The Silent Sports Car", „der flüsternde Sportwagen". Sportlich im Bentley-Sinn war er nicht, doch richtete sich E. R. Hall einen Wagen her, mit dem er dreimal hintereinander, 1934–1936, auf den zweiten Platz bei der TT kam, und schon 1936 erhielt der RR-Bentley die von 3,7 auf 4,3 Liter vergrößerte Maschine, mit der dann 1939 der „Wraith" erschien.

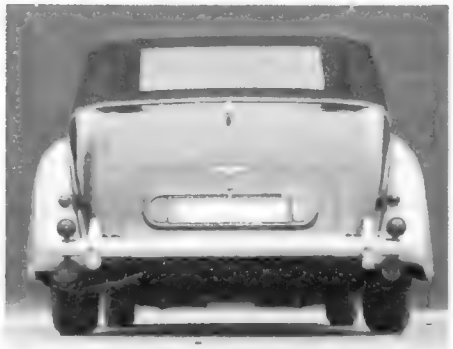
Es folgte der zweite Weltkrieg, nach dessen Ende der große Rolls-Royce noch als unzeitgemäß erschienen wäre. So begann man im neuen RR-Werk Crewe mit dem kaum veränderten Wraith, der nun Silver Wraith genannt wurde, und baute das Bentley-Parallelmodell mit genau gleicher Technik als Bentley Mark VI.

Besitzer des hier gezeigten Mark VI ist Alexander A. Cunningham (Jahrgang 1926), der 1964 als Chef des Opel-Werks Bochum nach Deutschland kam, 1966 nach Rüsselsheim geholt wurde und 1970 Opel-Generaldirektor wurde; zum 1. Februar 1974 ging er als GM-Europa-General nach London und nahm sein Auto mit, das nicht sein einziges klassisches Sammelstück ist.

Vom Modell 1939 unterscheidet sich der Nachkriegswagen durch kürzeren Radstand. Normal waren 3230 mm, beim kurzen Fahrgestell für sportliche Karosserien, wie bei Cunninghams Wagen, waren es 3050 mm, was mit den geringen Karosserieüberhängen durchaus zeitgemäße Proportionen ergibt – mit 4,85 Meter Länge entspricht der Mark VI einem S-Mercedes. Die 6.50-17er Vorkriegsräder sind durch etwas kleinere abgelöst: 6.50/6.70-16 mit harten 6 pr-Reifen. Der Stabilisator vorn, die einstellbaren hydraulischen Stoßdämpfer und das solide Gewicht von 1785 kg halten die starre Blattfeder-Hinterachse manierlich am Boden, und die Lenkeigenschaften sind erstaunlich gut. Fürs Rangieren braucht man Muskeln, aber die Lenkung ist wesentlich richtungsgenauer als die Servo-Abstimmung, die Rolls-Royce bis in jüngste Zeit bei neueren Modellen anbot.

Auch über Mangel an Fahrkomfort ist nicht zu klagen, wenngleich man es vor 28 Jahren noch nicht verstand, Nickschwingungen auszubügeln, die durch die lange Motorhaube dem Fahrer optisch besonders verdeutlicht werden. Doch was ist das schon bei dem Gefühl, über eine solche Haube mit der silbernen Göttin, dem „spirit of ecstasy", hinwegblicken zu dürfen.

Ein deutlicher Fortschritt gegenüber der Vorkriegszeit sind die Bremsen, die durchaus für 1975 taugen, sogar wenn man das zulässige Gesamtgewicht von 2135 kg zu meistern hat. Daß



Das flexible Rückfenster ist neu, einst war es ein starrer Sehschlitz.

man mit einem solchen Auto piano durch die Kurven fährt, versteht sich von selbst – der Bentley kann böse untersteuern und bei Korrekturversuchen sein Gewicht übersteuernd in die Kurve hängen; immerhin ist er für seine Figur nicht eben breitspurig: 1,42 Meter vorn und 1,47 Meter hinten. Für die Gesamtbreite von 1,72 Meter muß man das Garagentor ausmessen und die Höhe von 1,65 Metern erreicht schon Kleinbus-Format.

Die Karosserie thront auf einem schweren X-Rahmen – Chassisgewicht 1300 kg. Man sitzt hoch und blickt über andere Autos hinweg; schlecht ist jedoch die Sicht nach hinten. 13 Meter Wendekreisdurchmesser sind erträglich. Was die Karosserie an Raum zu bieten hat, illustrieren die Fotos: Viel Auto für wenig Mensch, und die Trittbretter kosten Ellenbogenbreite.

Meßfahrten haben wir dem Wagen nicht zumuten wollen, doch moderne Zulassungsbestimmungen haben immerhin auch für Rolls-Royce konkrete Leistungsangaben verschafft: 156 PS bei nur 3600 U/min. Mit 1:6,4 ist der Motor sehr niedrig verdichtet – Superkraftstoff gab es zu seiner Zeit noch nicht. Die Elastizität der Maschine erreicht natürlich nicht die der großen RR; trotzdem muß man das Vierganggetriebe, das bis auf den ersten Gang synchronisiert ist, nicht allzu häufig benutzen.

Wer den Motorblock betrachtet und die Ventilsteuerung zu ergründen versucht, tippt ohne Vorkenntnis mit Sicherheit falsch: Obwohl die Vorkriegsmaschinen hängende Ventile hatten, ging man nach dem Krieg zu hängendem Einlaß und stehendem Auslaß über; ein seltsamer Versuch, nach Urväter Sitte den Gasweg entsprechend den beiden SU-Horizontalvergasern anzuordnen.

Der Tacho, bemerkenswerterweise schon mit Tages-Kilometerzähler, reicht bis 110 Meilen (177 km/h). Etwa 140 km/h wurden seinerzeit als Höchstgeschwindigkeit angegeben, und auch heute erreicht er sie noch, wenngleich man sich mit 125 km/h Reisegeschwindigkeit begnügen wird; ca. 18 Liter braucht er dafür mindestens, wenn nicht 25.

Der Rücksitzraum reicht beim gezeigten Cabrio im wesentlichen für das aufgeschlagene Verdeck nebst etwas Gepäck, der Kofferraum im Heck ist nur flach und dient auch fürs Reserverad. Wer Ansichtkarten oder – angemessener – Schecks ausschreiben will, kann sich eines Schreibfachs im edelhölzernen Armaturenbrett bedienen, und viele Schecks muß man füllen, wenn man ein solches Auto hat und in so hervorragendem Zustand erhält. Oberklasse-Nostalgie ist nicht billig, doch Sammler von amerikanischem Format lassen sich ein Kunstwerk gern was kosten – Mr. Cunningham ist nicht der einzige.

Die unmittelbare Weiterentwicklung dieses Bentley reicht noch bis 1960, die letzte Ausführung des wechselgesteuerten Sechszylinders hatte, nach einem 4,6 Liter von 1952, 4,9 Liter Hubraum ab 1955.

Übrigens gehört der Bentley in die Vorgeschichte des einsamen französischen Luxuswagens Facel Vega: 1948 präsentierte Facel Colombes – als Vorläufer einer Eigenkonstruktion – eine moderne Karosserie auf dem Bentley-Chassis. *PS*

Henry M. Betrix*

First Class Men's Line

Betrix for Men . . .
. . . die Herren-Serie
von hoher Qualität,
in sympathisch
männlicher Aufmachung
und
zwei interessanten Duftnoten
„herbfrisch"
und **„extra"**

After Shave Lotion · Pre Shave Lotion
Eau de Cologne · Men's Cream Skin Care · Deo Spray
Men's Soap · Shaving Cream
Vitamin Hair Tonic

*aus dem Hause Ellen Betrix Cosmetic International

Deutschlands 40 Millionen Zeitschriften-Leser können ganz schön für Schwung sorgen:

AUFSCHWUNG!

Wie jedermann weiß, kommt der wirtschaftliche Aufschwung nur dann, wenn wir alle uns aufschwingen: Die Produzenten zum Produzieren und Investieren, die Verbraucher zum Kaufen und Konsumieren. Denn erst wenn dieser Kreislauf wieder in Ordnung ist, wenn also Nachfrage und Angebot steigen, geht's aufwärts mit der Konjunktur. Aber was, werden Sie sicherlich fragen, hat das alles mit Deutschlands Zeitschriften zu tun? Nun, die Antwort ist einfach: Alle Zeitschriften zusammengenommen, erreichen etwa 40 Millionen erwachsene Leser, die zugleich Käufer und Konsumenten sind. Neun von zehn Bürgern kann man also mit Zeitschriften-Anzeigen informieren und vor allem aktivieren. Und darauf kommt es entscheidend an. Besonders jetzt, wo uns die Konjunktur die kalte Schulter zeigt.

ZEITSCHRIFTEN-ANZEIGEN AKTIVIEREN

A

Eine Anzeigen-Initiative
Deutscher Zeitschriften
53 Bonn, Buschstraße 85

Kurztest

Irmscher-Kadett

Gut in Schale

Mit maßgeschneidertem Rennanzug und 68 PS-Motor.

Mit hohem Individualitätswert konnte ein Opel Kadett-Testwagen aufwarten, der von der in Winnenden bei Stuttgart ansässigen Tuning-Firma Irmscher durch umfangreiche Karosserie-Modifikationen in ein proper aussehendes Schaustück verwandelt worden war. Dabei hatte man sich eines sehr probaten Mittels bedient: Die kleine, in den Irmscher-Hausfarben gelb/grün lackierte Limousine zeichnete sich durch einen maßgeschneiderten Rennanzug aus.

Dicke, gut mit der Linienführung des Kadett harmonierende Kotflügelverbreiterungen und in Relation zu den bescheidenen Wagenabmessungen voluminöse, auf sieben Zoll breiten Leichtmetallfelgen montierte Gürtelreifen der Dimension 195/70 SR 13 sorgten dafür, daß Opels Kleinster deutlich an Format gewinnt.

Im Vergleich zur Karosserie wurde das Fahrwerk des Kadett – abgesehen von der üppigen Bereifung – nur geringfügig modifiziert. Neben kürzeren Schraubenfedern mit härterer Kennung kamen noch speziell auf den Kadett abgestimmte Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer zum Einbau. Die Bremsanlage blieb gänzlich unverändert.

Da Kotflügelausbuchtungen und breite Reifen den Luftwiderstand erhöhen und da-

WEMPE weiß, wie begeistert Sie sein werden von einer Rolex Datejust

5-189

Rolex Datejust

An einer Rolex Datejust werden Sie ein Leben lang Ihre Freude haben. Ihr Rolex Oyster-Gehäuse wird aus einem einzigen massiven Metallblock gearbeitet. Sie ist durch nichts zu erschüttern. Ein amtlich geprüfter Chronometer. Garantiert wasserdicht bis 50 m Tiefe. Mit Selbstaufzug. In 18 kt. Gold, Edelstahl oder Stahl/Gold kombiniert. Auch als Damenuhr erhältlich. Unverbindliche Preisempfehlung ab DM 955,–. Lady-Date: ab DM 860,–.

WEMPE

Feinuhrmacher Juwelier

Hamburg 36, Jungfernstieg 8
Hamburg 1, Spitalerstraße 28
und weitere 4 Filialen.
Bremen, Sögestraße 47–51
Hannover, Georgstraße 27
Frankfurt, Steinweg 5
Stuttgart, Königstraße 41
Köln, Hohe Straße 66
München, Kaufingerstraße 28

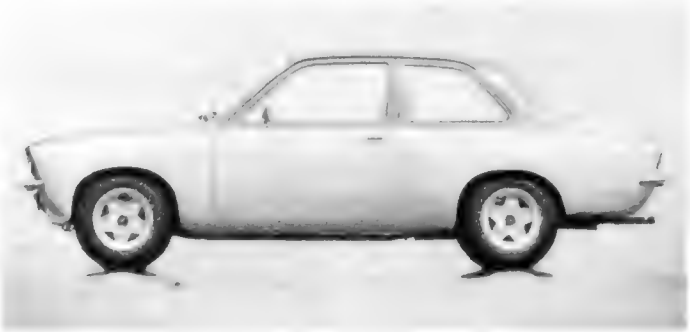
Kurztest

Irmscher-Kadett

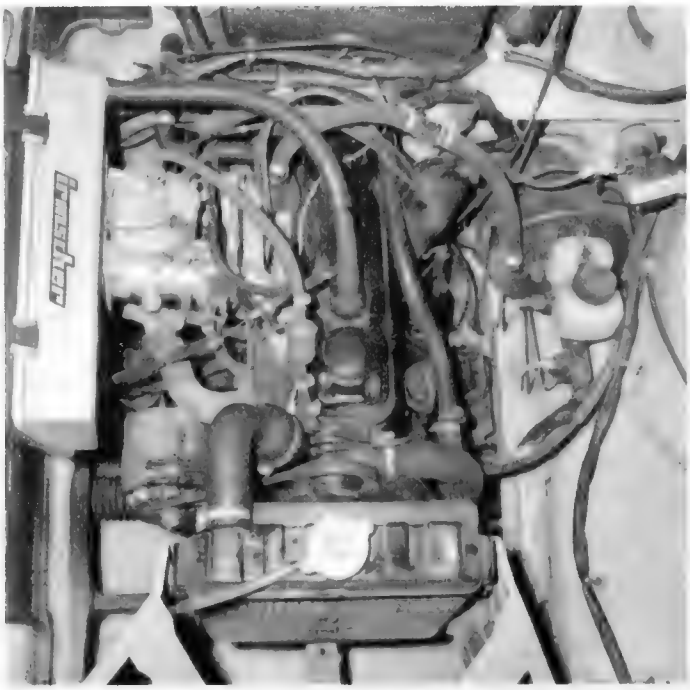
mit die Fahrleistungen nachteilig beeinflussen, wurde der im Original 60 PS leistende 1,2 Liter-Motor verstärkt. Eine aus Doppelvergaser, Ansaugkrümmer und speziellem Luftfilter bestehende Vergaseranlage brachte eine Mehrleistung von genau acht PS. Die frisierte Maschine erreicht ihre Nennleistung bei 5800 U/min und stellt bei 3750 Umdrehungen den Drehmoment-Höchstwert von 9,5 mkg zur Verfügung (Serienmotor: 9,0 mkg bei 3400 U/min).

Daß die Leistungskur ihre Wirkung nicht verfehlt hatte, zeigte sich bei den Meßfahrten deutlicher als im normalen Fahrbetrieb. Der Irmscher-Kadett beschleunigte in 15,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und brachte es auf eine Spitzengeschwindigkeit von 150,6 km/h. Damit war der durch die größere Stirnfläche gehandikapte Opel geringfügig schneller als die Normalausführung (0 auf 100 km/h: 16,5 s; 145,7 km/h).

Nicht Schritt halten konnte das Frisier-Stück mit seinem Serienbruder dagegen bei der Elastizitätsprüfung. Der Irmscher-Kadett benötigte



Individuelle Züge: breite Kotflügel und üppige Bereifung.



Fotos: Seufert

Bringt acht PS Mehrleistung: Doppelvergaser-Anlage.

Nur weil ein Opel wie ein Opel gebaut ist, gibt es jetzt diese besondere Versicherung.

Die nachweisliche Qualität und Zuverlässigkeit aller Opel-Automobile hat Opel schon vor Monaten veranlaßt, die unbegrenzte Jahresgarantie für alle Modelle einzuführen. Zusätzlich zu dieser Garantie gibt es jetzt für neue Opel-Pkw eine außergewöhnliche Versicherung: Die erste deutsche Pkw-Reparatur-Versicherung!

Für die besonders günstige Prämie, die für die gesamte Laufzeit von 3 Jahren je nach Modell zwischen DM 231.– und DM 283.50 incl. Versicherungssteuer beträgt, sind Sie fast alle Reparaturen los!

Denn für diese geringen Beträge sind nahezu alle wichtigen Teile und Aggregate 3 Jahre lang (oder 50.000 km) versichert!

Und wenn Ihr Wagen mal länger als 1 Tag in der Werkstatt bleiben muß, dann zahlt die Versicherung obendrein täglich DM 30.– als Zuschuß für Ihren Mietwagen – und das 5 Tage lang – wenn es sein muß!

Informieren Sie sich beim Opel-Händler über die Einzelheiten dieser besonderen Versicherung.

Reparatur-Versicherung
für neue Opel-Pkw,
angeboten durch Opel Kredit Bank,
Generalagent der Orbis Versicherungsgesellschaft.

Wer die Fakten kennt, kauft Opel.

Frost oder nicht Frost

Das ist keine Frage. Für den guten Start und das gute Licht brauchen wir eine gute DETA-Batterie.
Denn auch der mildeste Winter hat eisige Nächte. Mit DETA hat man immer einen guten Start.

DETA

Ihre Batterie

Kurztest

Irmscher-Kadett

rund vier Sekunden mehr, um im vierten Gang von 40 bis 100 km/h zu beschleunigen. Schuld daran hatten hauptsächlich die 70er-Reifen, deren größerer Abrollumfang eine insgesamt längere Übersetzung bewirkt. Außerdem trug auch die etwas schlechtere Motorelastizität zu diesem Ergebnis bei. Denn bei niedrigen Drehzahlen reagierte die drehfreudige Maschine unwilliger auf Gaspedalbewegungen als das Basis-Exemplar.

Durchschnittlich liefen 11,2 Liter Superbenzin durch den Doppelvergaser des 68 PS-Motors. In Relation zu den Fahrleistungen und dem ungünstigeren cw-Wert kann dieser Verbrauchswert noch als angemessen bezeichnet werden.

Was die Straßenlage angeht, so wartete der Irmscher-Kadett mit überzeugenden Ergebnissen auf. Er erreichte in Kurven sehr hohe Geschwindigkeiten und wußte dabei durch absolut neutrales Fahrverhalten zu gefallen. Daß seine Räder auf unebenen Pisten häufig kurzfristig den Fahrbahnkontakt verloren, resultierte aus der harten, nur noch minimalen Fahrkomfort vermittelnden Abstimmung, tat aber der Fahrsicherheit kaum Abbruch.

Außer den großen Reserven in Kurven trug die schon von

Meßwerte

Höchstgeschwindigkeit	**150,6 km/h**
Beschleunigung in s (vollgetankt, 2 Personen)	
0 bis 40 km/h	3,1 s
0 bis 60 km/h	6,0 s
0 bis 80 km/h	10,0 s
0 bis 100 km/h	15,9 s
0 bis 120 km/h	26,0 s
1 km mit stehendem Start	37,7 s
Elastizität (Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h)	
40 bis 60 km/h	7,9 s
40 bis 80 km/h	16,8 s
40 bis 100 km/h	26,9 s
40 bis 120 km/h	41,1 s
1 km ab 40 km/h	42,2 s
Verbrauch (Superbenzin)	
Testverbrauch	11,2 L/100 km

Propere Figur: Irmscher-Kadett im Renn-Look.

Haus aus hervorragende Handlichkeit des Kadett maßgeblich dazu bei, daß die frisierte Limousine auf kurvenreichen Strecken viel Fahrvergnügen bereitete. Die breiten Reifen machen sich nur beim Rangieren nachteilig bemerkbar – hier müssen etwas höhere Lenkkräfte aufgewendet werden.

In der getesteten Ausführung passiert der Irmscher-Kadett anstandslos die TÜV-Hürde. Denn für die Fahrwerks- und Karosserie-Modifikationen existiert ebenso ein Mustergutachten wie für den 68 PS-Motor, der den Europa-Abgastest erfolgreich bestanden hat. Die Verwendung der 757 Mark teuren Doppelvergaser-Anlage macht übrigens von seiten der Behörde keinerlei Modifikationen am Fahrwerk nötig.

Ebenso sind auch die vorgenommenen Karosserieveränderungen zulässig. Sie verlangen allerdings etwas höhere finanzielle Investitionen: Einschließlich Montage, Leichtmetallrädern und Gürtelreifen müssen dafür rund 2900 Mark aufgewendet werden.

Der außerdem mit zwei körpergerecht geformten Recaro-Sportsitzen und einem Lederlenkrad ausgerüstete Testwagen brachte es auf einen Anschaffungspreis von knapp 14 500 Mark. Damit zeigt er überdeutlich, daß Individualität auch bei kleinen Autos ihren Preis hat.

Werner Schruf

Preise

Grundpreis Opel Kadett 1200 S . . .	DM 8865,–
Satz Kotflügelverbreiterungen	DM 466,–
Montage mit Kleinmaterial .	DM 1050,–
4 ATS-Leichtmetallfelgen 7 x 13 .	DM 697,–
4 Veith-Pirelli-Gürtelreifen 195/70 SR 13 .	DM 682,–
Fahrwerkskit (gekürzte Federn, Bilstein-Stoßdämpfer) . .	DM 615,–
Doppelvergaser-Anlage komplett . . .	DM 757,–
Recaro-Sportsitz LS mit Konsole . .	DM 639,–
Lederlenkrad .	DM 165,–

Hersteller: Irmscher KG, 7057 Winnenden, Waiblinger Straße 20.

Der Selbermacher-Tip:

Doppelrostschutz für Doppelsparer

Doppelrostschutz heißt:

1. Terotex-Unterbodenschutz
2. Terotex-Hohlraumversiegelung für den Schutz von innen

Doppelsparen heißt:

1. Rostschäden vermeiden – Werterhaltung sichern
2. Preiswert selbermachen

Mit Terotex ist Selbermachen einfacher als Sie glauben. Terotex-P Unterbodenschutz für Pinselauftrag, Terotex-Spray für schwer zugängliche Stellen.
Terotex-Hohlraumspray für die Hohlräume (Türen, Schweller, Holme) Ihres Autos.

Erhältlich in Kaufhäusern, Fachgeschäften, Autozubehörhandel und Verbrauchermärkten.

Teroson

Teroson GmbH
Heidelberg

Coupon

Senden Sie mir Ihren Informations-Prospekt „Doppel-Rostschutz Selbermachen"

Name

PLZ/Wohnort

Straße

Einsenden an Teroson GmbH
Abteilung MAFH
69 Heidelberg
Postfach 105 620

AMS 23

Dauertest

50 000 km BMW 525

Verhaltensforschung

Wie sich der BMW 525 im Alltagsbetrieb bewährte.

Wer bei BMW in die Sechszylinder-Klasse aufsteigen will, muß derzeit mindestens 20 930 Mark anlegen. Soviel kostet nämlich mittlerweile der 525 als kleinster Sechszylinder der weiß-blauen Marke. Er ist damit um 1350 Mark teurer als der größte Vierzylinder, der 520 i, und um 2430 Mark billiger als der nächstgrößere Sechszylinder, der 528. Als er vor zwei Jahren auf den Markt kam, war er noch für 17 500 Mark zu haben – die „Freude am Fahren" (BMW-Slogan) ist also um einiges kostspieliger geworden.

Um so mehr erwartet der Kunde, daß er für sein gutes Geld ein sauber verarbeitetes, gut ausgestattetes und wenig Ärger bereitendes Automobil bekommt. Gute Voraussetzungen dafür sind beim 525 sowohl konstruktiv wie produktionstechnisch gegeben: einmal durch ein erprobtes Konzept und die Verwendung vielfach bewährter Bauteile, zum anderen durch eine neue, vor zwei Jahren in Dingolfing

Unabhängigkeit macht frei.

Die Stuyvesant-Generation geht ihren Weg.

Echter Stuyvesant-Geschmack mit Tabaken aus vier Kontinenten.

errichtete Fabrik, deren moderne Anlagen eine qualitativ hochwertige Fertigung der 5er-Baureihe gewährleisten.

Die Bewährungsprobe im auto motor und sport-Dauertest sollte zeigen, ob den günstigen Voraussetzungen ein ebenso erfreuliches Ergebnis in der Praxis gegenübersteht: Ein metallicgrüner BMW 525 mußte auf exakt 51 008 im Dienst der Redaktion zurückgelegten Kilometern offenbaren, wie es um seine Alltagstauglichkeit, seine Wirtschaftlichkeit und seine Reparaturanfälligkeit bestellt ist.

Karosserie: solide Schale

Die Vorzüge der gut proportionierten, funktionell und harmonisch wirkenden 525-Karosse wurden im Dauergebrauch besonders deutlich. Ihre gute Übersichtlichkeit und die kompakten Außenabmessungen ermöglichen ein müheloses Dirigieren selbst auf engem Raum, und die praxisgerecht angeordneten und leicht zu betätigenden Bedienungsorgane sorgten dafür, daß sich jeder Fahrer auf Anhieb wohl fühlte.

Als angenehm erwies sich bei Nachtfahrten die orangefarbene Beleuchtung der Instrumente — überhaupt muß der Gestaltung des Armaturenbretts hohes Lob gezollt werden. Mit einer kleinen Einschränkung: Die unter den Rundanzeigen etwas zu tief angeordneten Kontrolleuchten werden für kleine Piloten teilweise von den Lenkradspeichen verdeckt.

Nichts auszusetzen gibt es an der Sitzposition. Da der Fahrer-Fauteuil nicht nur in Längsrichtung und Lehnenneigung, sondern auch in der Höhe verstellbar ist, finden Leute unterschiedlichster Statur eine entspannte Haltung — von der ebenfalls vorhandenen

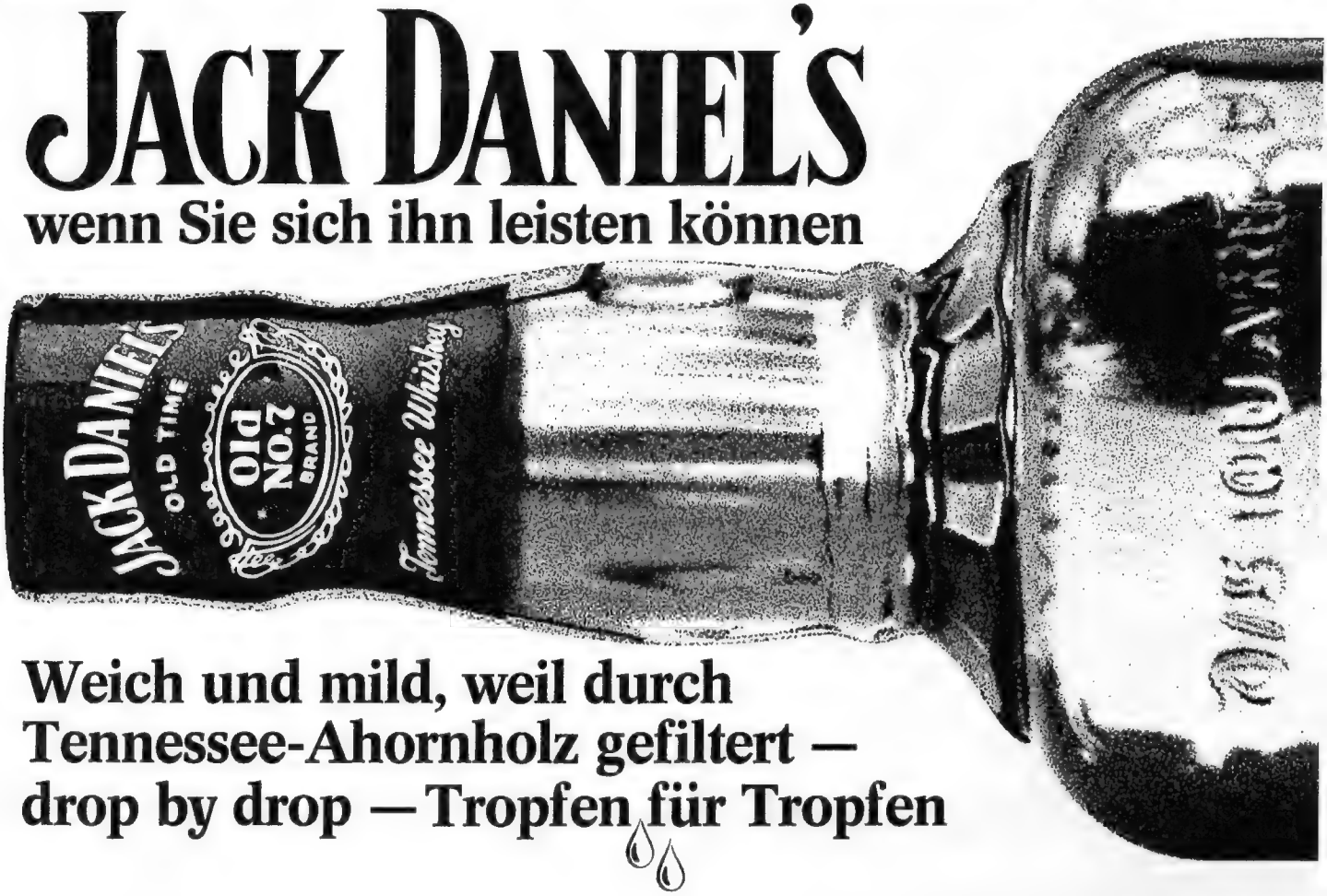
Vorzüge:

- Qualitativ hochwertige Karosserie
- Gute Serienausstattung
- Praxisgerechte Bedienungselemente
- Übersichtliche Instrumentierung
- Verschleißfeste Sitze mit befriedigendem Komfort
- Kultivierter, laufruhiger Motor mit guter Alltagstauglichkeit
- gute Fahrleistungen bei günstigem Verbrauch
- Unproblematische Fahreigenschaften
- Gute Handlichkeit
- Ausgewogenes Komfortverhalten

Nachteile:

- Laute Windgeräusche
- Geschwindigkeitsabhängige Heizwirkung
- Schlechte Wintereigenschaften
- Hoher Bremsbelagverschleiß

JACK DANIEL'S
wenn Sie sich ihn leisten können



Weich und mild, weil durch Tennessee-Ahornholz gefiltert — drop by drop — Tropfen für Tropfen

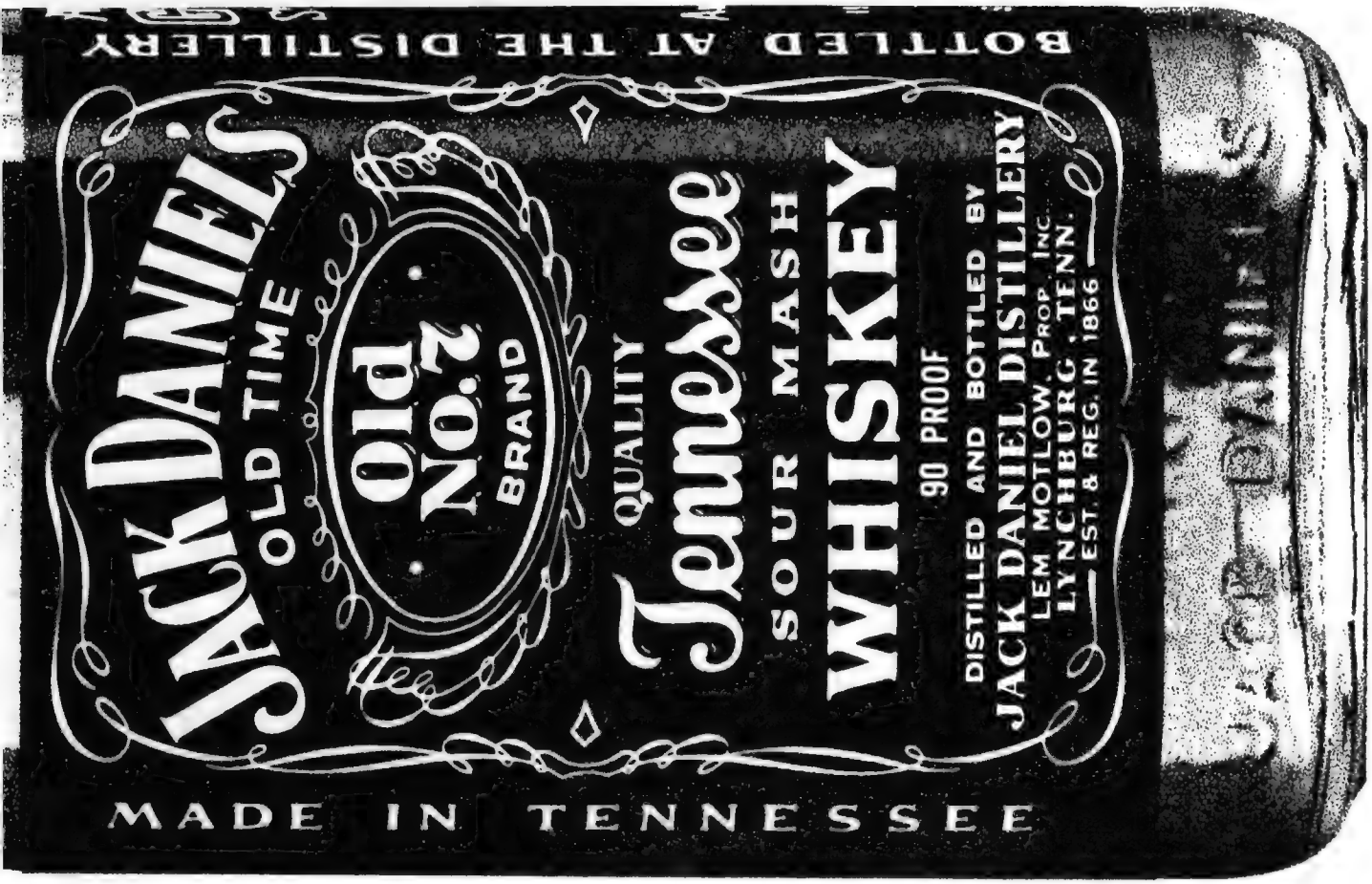
Kosten		
Neupreis		
BMW 525		DM 20 930,–
Festkosten pro Jahr		
Kfz-Steuer		DM 360,–
Haftpflicht-Versicherung[1])		DM 1 022,–
Teilkasko-Versicherung[2])		DM 104,–
Vollkasko-Versicherung[3])		DM 1 064,–
Betriebskosten (Dauertestwagen) auf 51 008 km		
Benzinverbrauch	7600 Liter Superkraftstoff	DM 6 764,–
Ölbedarf	59 Liter[4])	DM 469,–
Reifenverschleiß	3 Sätze	DM 2 421,–
Reparaturen		DM 697,–
Wartung (ohne Öl)		DM 911,–
Gesamtkosten	DM 11 233,–	22,0 Pf/km
Gesamtkosten abzüglich Benzin, Öl und Reifen	DM 1 608,–	3,15 Pf/km

[1]) = Schadenfreiheitsklasse 1 (100%), Tarifgruppe G 1 grün, Deckungssumme 1 Million Mark; [2]) = Typklasse 22; [3]) = Schadenfreiheitsklasse 1 (100 %), Selbstbeteiligung 650 Mark; [4]) = Mehrbereichsöl 20 W 50

Lenkradverstellung muß kaum einmal Gebrauch gemacht werden.

Die Sitze präsentierten sich bei Testende ziemlich unbeeindruckt von der Dauerbeanspruchung. Weder waren Anzeichen für nachlassende Polsterhärte festzustellen, noch zeigten die sympathischen Veloursbezüge irgendwelche sichtbaren Verschleißspuren.

Ähnlich gut überstand der eigentliche Karosseriekörper den Dauerlauf. Es gab bis zum Schluß keinerlei Klappergeräusche, und auch sonst waren keine Anzeichen beginnender Alterung zu registrieren: Türen und Hauben schlossen einwandfrei, die Schlösser machten nicht ein einziges Mal Ärger. Auch der Lack verlor trotz minimalen Pflegeaufwands – bis auf gelegentliche Schnellwäschen wurde ihm keine besondere kosmetische Behandlung zuteil – kaum etwas von seinem ursprünglichen Glanz. Lediglich der



Chromschmuck hatte eine schwache Stelle: An der vorderen Stoßstange begann er nach 47 000 Kilometern abzublättern.

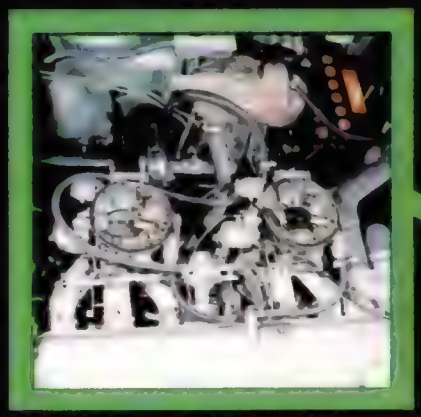
Nicht allein auf den 525, sondern auf die gesamte 5er-Baureihe beziehen sich zwei Beanstandungen, denen das Werk im Zuge der Modellpflege besondere Aufmerksamkeit schenken sollte: die bei hohen Geschwindigkeiten relativ lauten Windgeräusche und die Abhängigkeit der Heizwirkung von der gefahrenen Geschwindigkeit. Zwar ist die Heizung sehr leistungsfähig und spricht auch erfreulich schnell an, doch empfindet man es als lästig, wenn nach jedem Wechsel der Geschwindigkeit Temperatur und Menge der Heizluft nachreguliert werden müssen, damit es im Wagen nicht zu warm oder zu kalt wird.

Für die insgesamt überzeugende Qualität der 525-Karosserie spricht nicht zuletzt die Tatsache, daß bis auf das Auswechseln des Scheibenwischerschalters und das zweimalige Erneuern abgenutzter Wischerblätter in diesem Bereich keinerlei Reparaturen anfielen.

Motor: leise Leistung

Der Motor im 525 ist ein guter alter Bekannter, von dem keine unangenehmen Überraschungen zu befürchten sind: jener Zweieinhalbliter-Reihensechszylinder, der sich im BMW 2500 bereits vieltausendfach bewährt hat. Mit seinen V-förmig im Leichtmetall-Zylinderkopf hängenden Ventilen, den „Dreikugel-Wirbelwannen-Brennräumen", der obenliegenden Nockenwelle und der siebenfach gelagerten, mit zwölf Gegengewichten versehenen Kurbelwelle gilt er nach wie vor als Musterbeispiel modernen Motorenbaus und bietet beste Voraussetzungen für hohe Leistung und gepflegte Laufkultur.

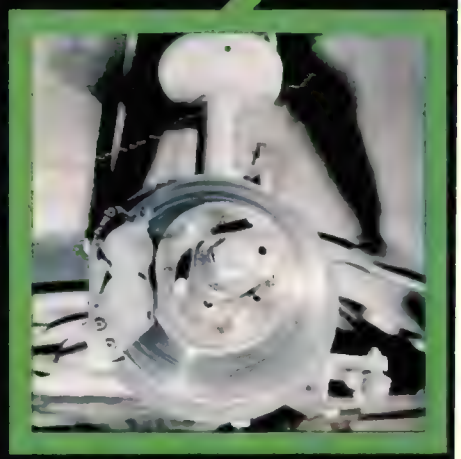
Mit 145 PS bei 6000 U/min leistet er im 525 – wegen notwendiger Änderungen an Ansaug- und Auspuffsystem – fünf PS weniger als im 2500, sein Drehmoment liegt in dem



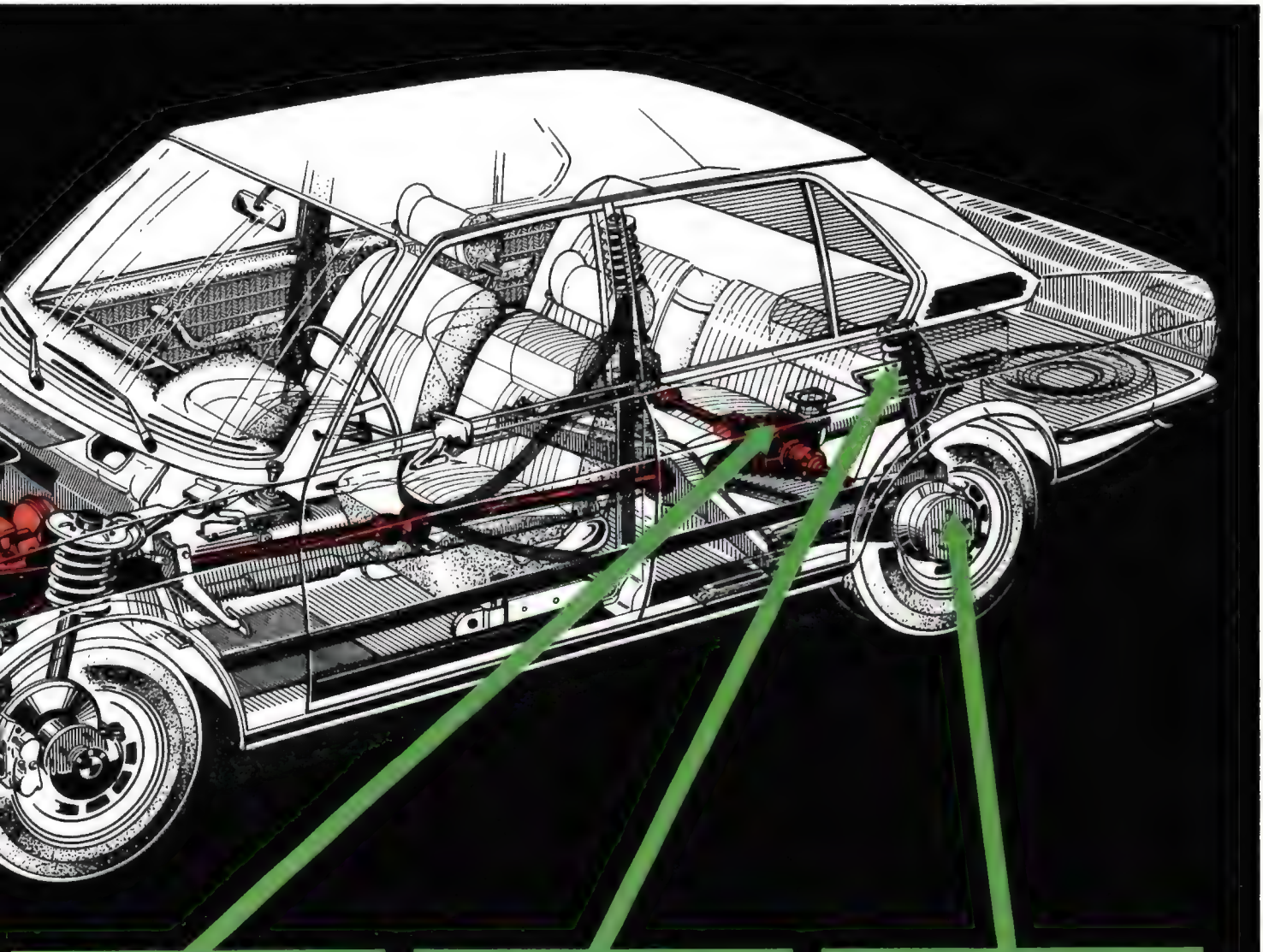
Bis auf einen zu niedrigen Leerlauf bei km-Stand 37 236 arbeiteten die Vergaser einwandfrei.

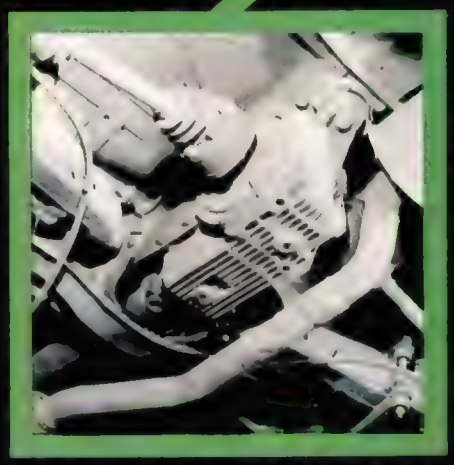
Zeitweise förderte die Benzinpumpe bei hohen Geschwindigkeiten nicht genügend Kraftstoff.

Bei km-Stand 37 500 wurde die Batterie auf Kulanz ausgewechselt: Eine Zelle war defekt.



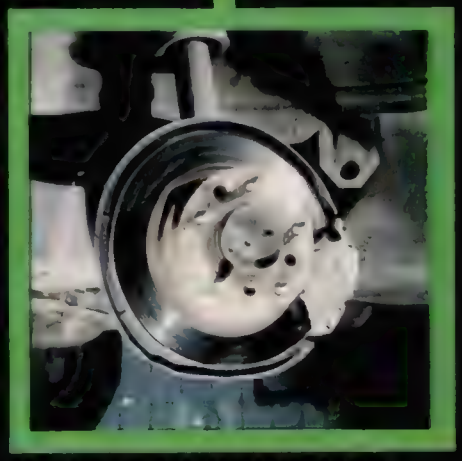
Im Verlauf der 50 000 km-Distanz mußten die Beläge der vorderen Scheiben viermal erneuert werden.





Nach längerer schneller Fahrt war am Hinterachsgehäuse hin und wieder geringer Ölverlust zu beobachten.

Ab 27 000 km ließ die Wirkung der hinteren Stoßdämpfer nach. Sie wurden bei km-Stand 32 266 ausgewechselt.



Die hinteren Scheibenbremsbeläge hielten doppelt so lange wie die vorderen: Sie wurden nur zweimal erneuert.

weiten Bereich zwischen 1400 und 5800 U/min über 18 mkg. Der Abstand zum Vierzylinder-520 i (der allerdings rund 90 kg weniger wiegt) scheint also gewahrt, doch zeigt sich in der Praxis, daß der 520 i dem 525 in den Fahrleistungen kaum nachsteht. Der beste bisher von auto motor und sport gemessene 520 i erreichte in der Beschleunigung und sogar in der Elastizität annähernd die gleichen Werte wie der Dauertestwagen.

Auch mit einem weniger gut gehenden Exemplar sind die Unterschiede nicht so gravierend, daß man bei den heutigen Verkehrsverhältnissen mit dem 525 unbedingt schneller voran käme. Aber, und darin liegt der Hauptvorteil des Sechszylinders, man fährt mit ihm viel entspannter. Er erfreut unter allen Betriebsbedingungen durch seinen seidenweichen, vibrationsarmen Lauf und bemerkenswert geringe Geräuschentwicklung.

Noch souveräner verhält sich in dieser Hinsicht der Anfang dieses Jahres vorgestellte 528, dessen 165 PS und 2,8 Liter Hubraum naturgemäß für spürbaren Temperamentszuwachs und weiter verbesserte Elastizität sorgen.

Aber auch hinter der Sanftheit des 525 verbirgt sich eine ordentliche Portion Energie, die ansprechende Fahrleistungen garantiert: In seinen besten Tagen beschleunigte der Dauertestwagen in 10,7 s von 0 auf 100 km/h, legte den Kilometer mit stehendem Start in 32,0 s zurück und war 195,4 km/h schnell.

Allerdings wurde er unter bestimmten Bedingungen sporadisch von Schwächeanfällen heimgesucht: Bei Vollast und weitgehend leergefahrenem Tank signalisierten Aussetzer und Leistungsverlust Schwierigkeiten in der Kraftstoffversorgung. Nach mehreren erfolglosen Werkstattbesuchen, bei denen unter anderem die Tankentlüftung überprüft wurde, veranlaßte die Testabteilung schließlich den Austausch der zwar ebenfalls überprüften und für gut befundenen, jedoch offensichtlich mit an der unteren Grenze liegendem Förderdruck arbeitenden

Störungen

km 10 400	Bremswirkung läßt nach
km 16 626	Scheibenwischerschalter defekt
km 17 929	Bei hoher Geschwindigkeit Motor-Aussetzer und Leistungsverlust
km 23 906	Abblendlicht steht zu hoch
km 24 093	Motor läuft nach dem Abstellen nach
km 25 712	Leistungsverlust (Benzinmangel) bei hoher Geschwindigkeit
km 26 911	Stoßdämpfer hinten lassen in der Wirkung nach
km 27 461	Leistungsverlust (Benzinmangel) bei hoher Geschwindigkeit
km 31 693	Leistungsverlust (Benzinmangel) bei hoher Geschwindigkeit
km 36 612	Motor springt schlecht an
km 37 236	Leerlauf zu niedrig
km 37 491	Batterie leer
km 39 634	Leistungsverlust (Benzinmangel) bei hoher Geschwindigkeit
km 43 628	Motor läuft bei niedrigen Drehzahlen unrund
km 44 786	Leistungsverlust (Benzinmangel) bei hoher Geschwindigkeit
km 45 885	Wischerblätter schmieren
km 47 375	Chrom löst sich von der vorderen Stoßstange
km 48 913	Vorderräder schütteln bei ca. 120 km/h

Wartung und Reparaturen

km 8 303	4 neue Dunlop SP Sport D 1 195/70 HR 14	DM	908,–
	Montage und Auswuchten	DM	57,72
km 8 606	Bremsbeläge vorn erneuert	DM	41,51
km 11 600	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM	106,52
km 17 113	Scheibenwischerschalter erneuert		Kulanz
km 18 566	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM	256,47
	Tankentlüftung und Benzinpumpe geprüft		Kulanz
	Bremsbeläge vorn und hinten erneuert	DM	73,88
km 24 001	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM	92,42
	Motor für Scheinwerferwischanlage links erneuert		Kulanz
km 24 928	4 Michelin XAS wieder montiert	DM	57,72
km 25 958	Tankdeckel erneuert, Entlüftungsloch vergrößert		Kulanz
km 32 266	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM	266,03
	Keilriemen erneuert	DM	15,82
	Bremsbeläge vorn und hinten erneuert	DM	73,88
	Benzinpumpendruck geprüft		Kulanz
	Stoßdämpfer hinten erneuert	DM	214,88
km 37 500	Batterie erneuert		Kulanz
	Wischerblätter erneuert	DM	23,31
km 37 643	4 Winterreifen Uniroyal Rallye M+S plus 175 SR 14	DM	681,08
	Montage und Auswuchten	DM	57,72
km 40 600	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM	100,30
	Keilriemen für Servopumpe erneuert	DM	15,54
	Tankentlüftung geprüft. Tankdeckel erneuert		Kulanz
km 45 515	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM	294,44
	Ansaug- und Auspuffkrümmer demontiert und Dichtungen erneuert	DM	151,02
	Bremsbeläge vorn erneuert	DM	41,51
km 50 880	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM	99,82
	Vorderräder elektronisch ausgewuchtet	DM	18,65
	Scheibenwischerblätter erneuert	DM	27,31
Gesamtkosten		DM	3675,55

TABBERT CARAVAN

1976 – Das Jahr der Neuheiten*

Krone Exclusiv

Weltpremiere!

Der Wohnwagen mit Clubatmosphäre und Schlaflandschaft.

Die Krone Exclusiv ist das Flaggschiff der TABBERT-Flotte. Sie wird nur in Sonderanfertigung für verwöhnte Kunden hergestellt. Sie zeigt in Stil, Ausstattung und allen Details ein internationales Wohn-Design, wie man es bisher im Caravanbau nicht kannte.

Vornehme Clubatmosphäre in Leder, Edelholz und mattem Aluminium und eine Schlaflandschaft mit Spannteppich, Stereoanlage und Tapete mit Metalleffekt – das ist eine echte Weltpremiere.

* Neu '76: 2 Weltpremieren. 7 neue Modelle und über 40 Detailverbesserungen jetzt bei Ihrem TABBERT-Händler.

TABBERT '76:
mehr Wohnwagen für das gleiche Geld.
24 Monate Garantie.

TABBERT Wohnwagenwerke GmbH 8730 Bad Kissingen

Benzinpumpe – mit dem Ergebnis, daß die 145 Pferde fortan nicht mehr unter Nahrungsmangel zu leiden hatten.

Zwei weitere Störungen hatten ebenfalls nicht gerade alltägliche Ursachen: Bei Kilometerstand 37 500 mußte die Batterie ausgewechselt werden, da eine ihrer sechs Zellen defekt war und für unerwartete Entleerung gesorgt hatte. Der 6000 km später registrierte unrunde Motorlauf im unteren Drehzahlbereich war auf Undichtigkeiten im Ansaugsystem zurückzuführen, die den Einbau neuer Dichtungen erforderlich machten.

Lob verdienten sich die beiden Zenith-Registervergaser, die mit ihrer einwandfrei funktionierenden, elektrisch- und warmwasserbeheizten Startautomatik und der automatisch geregelten Ansaugluftvorwärmung stets sicheres Anspringen und makellose Kaltlaufeigenschaften gewährleisteten.

Außerdem gingen sie ausgesprochen haushälterisch mit dem Kraftstoff um. Im Durchschnitt wurden 14,9 Liter Superbenzin auf 100 km konsumiert, was in Anbetracht der gebotenen Fahrleistungen und der überwiegend forcierten Fahrweise zweifellos als günstig gelten darf – schließlich lag der Verbrauch nur um maximal zwei Liter über dem des in dieser Disziplin vorbildlichen 520 i.

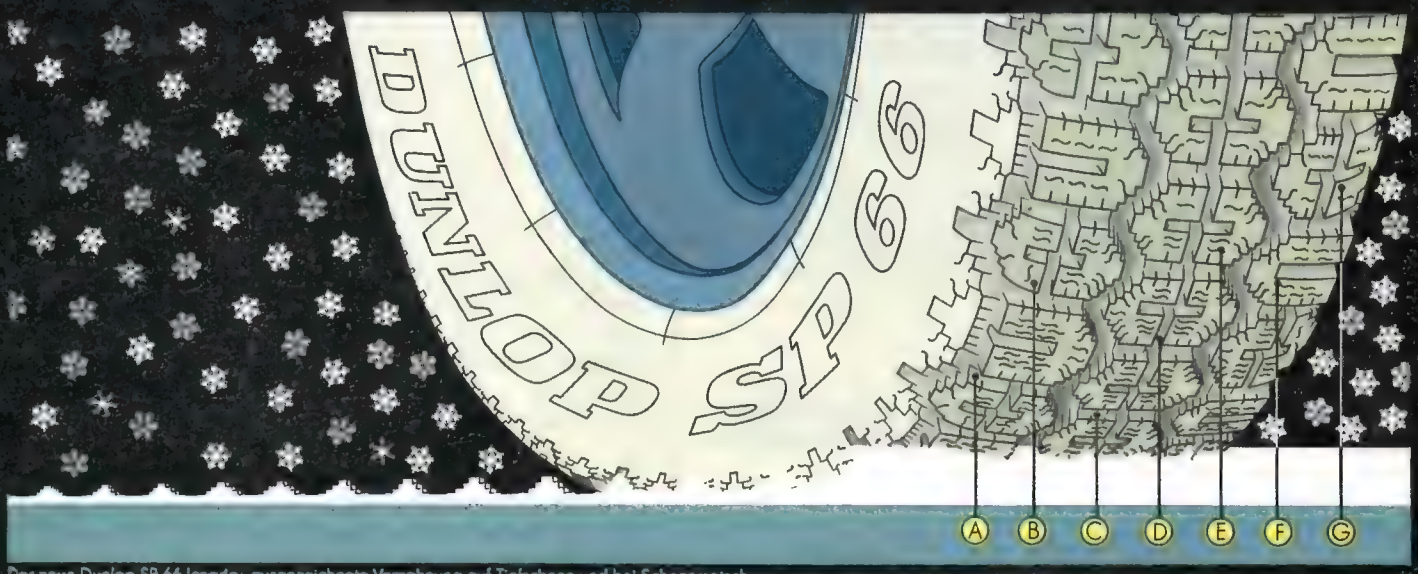
Auch der Ölverbrauch war unter dem Strich relativ gering: Auf 1000 Kilometer mußten durchschnittlich 0,34 Liter nachgefüllt werden, wobei der Schmiermittelbedarf gegen Ende des Dauertests keine steigende Tendenz erkennen ließ.

Ölverlust, wenngleich in nur sehr geringem Ausmaß, war hin und wieder nach längerer schneller Fahrt am Differential festzustellen – ein typischer Mangel, der beispielsweise auch vom 3.0 Si her bekannt ist. Die Betriebssicherheit wurde durch die wenigen „ausgeschwitzten" Öltropfen freilich nicht geschmälert. Im übrigen versahen alle Aggregate der Kraftübertragung unauffällig und ohne Störungen ihren Dienst. ▷

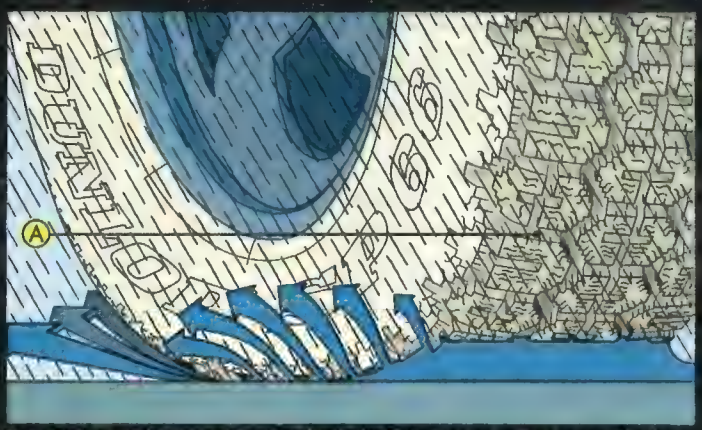
Der 525 überzeugte durch Handlichkeit und unproblematische Fahreigenschaften.

Fotos: Seufert

Weil niemand weiß, was der Winter bringt, hilft der Dunlop SP 66 Icegrip gegen Reif, Nässe, Regen, Aquaplaning, Matsch, Schnee und Eis.



Der neue Dunlop SP 66 Icegrip: ausgezeichnete Verzahnung auf Tiefschnee und bei Schneematsch.



Breite Stollenzwischenräume Ⓐ sorgen für direkte Entwässerung und reduzieren die Aquaplaning-Gefahr entscheidend.

Die Haftmischung, dazu die seine hundert Lamellen-Schnitte Ⓔ vermindern die Rutschgefahr bei Eis und Glatte erheblich.

Bei normalen Straßenverhältnissen kann der Icegrip bis Tempo 160 gefahren werden, weil er ein moderner Stahlgürtel-Reifen ist.

In den nächsten Monaten müssen Sie und Ihr Auto umlernen. Vor uns liegt der erste Winter ohne Spikes.

Für diese Situation hat Dunlop vorgesorgt. Mit einem Winterreifen, der Ihnen ein hohes Maß an aktiver Sicherheit bietet: dem Dunlop SP 66 Icegrip, einem Haftreifen der neuen Generation.

Der Icegrip bietet auf Eis*) zwar nicht die Sicherheit eines Spikesreifens (das kann zur Zeit kein Reifen), dafür aber viele Sicherheiten, die wiederum kein Spikesreifen bieten könnte.

Breite Stollenzwischenräume Ⓐ und klar gegliederte Profilblöcke Ⓑ sorgen für ausgezeichnete Verzahnung bei Schnee und Schneematsch. Die wechselweise Anordnung von runden Schulterstollen Ⓖ und Spurkantenstollen Ⓕ macht den Reifen griffiger auf Tiefschnee.

Die Nuten Ⓓ und Querrillen Ⓒ verkürzen den Bremsweg entscheidend. Breite Stollenzwischenräume sorgen für direkte Entwässerung und vermindern die Aquaplaning-Gefahr. Die Haftmischung und seine vielen hundert Lamellen-Schnitte Ⓔ vermindern die Rutschgefahr bei Regen und auf Eis erheblich. Treppenförmige Stollenkanten geben guten Griff auf glatter Straße.

Tests ergaben, daß der Icegrip außer auf Eis*) klar besser ist als die Spikesreifen zuvor. Auch im Vergleich mit M+S-Reifen schneidet der neue Icegrip gut ab. Gegenüber seinem M+S-Vorgänger bei Dunlop z. B. bringt er eine wesentliche Verbesserung der Fahreigenschaften auf trockener Straße, in der Haftung auf Eis ist er dem Vorgänger klar überlegen, verhält sich auf Schnee, nasser Straße und bei Aquaplaning-Gefahr deutlich besser. Und er bringt zusätzlich mehr Kilometer.

Als Stahlgürtel-Reifen darf er übrigens bis 160 km/h gefahren werden, was Sie aber nur bei trockener Straße ausnutzen sollten. Denn auch der beste Reifen kann einen vorsichtigen Fahrstil im Winter nicht ersetzen.

*) Wenn irgendwo in der Reifenwerbung die Behauptung aufgestellt wird, der beworbene Haftreifen sei auf Eis so gut wie ein Spikesreifen zuvor, so bezieht sich das auf extrem niedrige Temperaturbereiche (ca. –9° bis –40° C), die in der Praxis bei uns kaum auftreten. Hierzulande liegt die Eistemperatur vorwiegend um den Gefrierpunkt. In diesem Temperaturbereich ist kein moderner Haftreifen den früheren Spikesreifen vergleichbar.

Der Dunlop SP66 Icegrip. Gegen Winter.

Nordica, man spürt ihn nicht.

(Nicht beim Laufen, nicht danach.)

So war es bisher: Bei Ruhepausen in der Sonne, in der Hütte oder im Lift wurden die Schnallen geöffnet.

Und vielleicht wird man es in den ersten Tagen noch immer tun — aus Gewohnheit. Aber dann wird man es ganz schnell vergessen. Weil der Fuß keinen unbequemen Druck spürt.

Das ist Nordica. Außen aggressiv, solide Schale. Und innen bequem. Denn der maßgeschneiderte Innenschuh paßt sich dem Fuß genau an. Die stoßdämpfende Speziallasche fängt den Riemendruck vollständig auf. Man vergißt Schnallen und Schuhe.

Nordica. Das ist die ideale Verbindung von Sportlichkeit und Komfort, die Sie in allen 14 Modellen finden. Für 14 verschiedene Ansprüche — vom Anfänger bis zum Profi.

NORDICA

Auf allen Pisten der Welt.

Auskünfte und Bezugsqellennachweis erhalten Sie kostenlos von:
William Wilkens, Abt. Nordica-Informationsdienst
2 Hamburg 4 · Postfach 160

Dauertest

50 000 km
BMW 525

Fahrwerk: sichere Sache

Das modern konzipierte Fahrwerk mit Federbein-Vorderachse und Schräglenker-Hinterachse ergänzt das fahrerische Vergnügen, das der kultivierte Motor und die bedienungsfreundliche Karosserie des 525 vermitteln, in idealer Weise. Zum einen sorgt eine geglückte Abstimmung von Federung und Dämpfung dafür, daß das Wohlbefinden der Passagiere von schlechten Straßenzuständen nicht sonderlich beeinträchtigt wird. Zum anderen umrundet der 525 Biegungen aller Art weitgehend neutral, erreicht dabei hohe Kurvengeschwindigkeiten und erspart seinem Fahrer selbst im Grenzbereich, der sich durch sanft einsetzendes Übersteuern ankündigt, unangenehme Überraschungen.

Die ohnehin vorhandene Handlichkeit und mühelose Bedienbarkeit wurde beim Testwagen durch die leichtgängige, dennoch gefühlvoll reagierende Servolenkung noch spürbar verbessert, die allerdings beim 525 nicht serienmäßig ist. Wer den nicht gerade bescheidenen Aufpreis von 889 Mark verschmerzen kann, sollte sich diese Bedienungserleichterung jedoch gönnen.

Schäden am Fahrwerk traten innerhalb der Dauertest-Distanz nicht auf, doch erscheint der registrierte Verschleiß in zwei Punkten überdurchschnittlich hoch: bei Stoßdämpfern und Bremsbelägen.

Die hinteren Stoßdämpfer ließen bereits nach 27 000 Kilometern in der Wirkung deutlich nach und mußten bei Kilometerstand 32 266 ausgetauscht werden.

Die Beläge der vorderen Scheibenbremsen mußten insgesamt viermal, die der hinteren zweimal erneuert werden. Da Bremsbelagverschleiß in der Hauptsache eine Frage der aufzunehmenden Temperaturen ist, könnte hier durch den Einbau innenbelüfteter Scheiben an der Vorderachse sicher Abhilfe geschaffen werden. Sie ist auch nötig, denn bei dem begrüßenswerten Trend zu größeren Wartungsintervallen (die beim Testwagen noch gültigen 6000/12 000 km für Ölwechsel/Inspektion wurden mittlerweile auf 7500/15 000 km heraufgesetzt) sollte eine Bremse so dimensioniert sein, daß die Beläge im Extremfall von Inspektion zu Inspektion reichen.

In akzeptablem Rahmen — unter Berücksichtigung der mit dem 525 realisierbaren Fahrleistungen — bewegte sich der Reifenverschleiß. Die zunächst auf dem Testwagen montierten und später noch einmal verwendeten Michelin XAS der Größe 175 HR 14 beeindruckten durch Lenkexaktheit, befriedigende Haltbarkeit (nach 21 000 Kilometern wiesen sie 1,5 bis 2 mm Restprofil auf) und vor allem durch beispielhaften Rundlauf — letztere Eigenschaft wissen BMW-Fahrer besonders zu schätzen, da die Federbein-Vorderachsen aller BMW bekanntlich sehr empfindlich auf Reifenunwucht reagieren.

Sehr gut harmonierten auch die Dunlop SP Sport D 1 der Größe 195/70 HR 14 (solches Breitformat kostet beim 525 407 Mark Aufpreis) mit dem Fahrwerk des Dauertestkandidaten. Sie hatten nach

Ihr Kühler braucht sicheren Schutz, sicher gegen Kälte, sicher gegen Hitze, sicher gegen Korrosion. Geben Sie ihm, was er liebt: Vollschutz! 2 Sommer und 2 Winter lang.

Motorcraft Kühlkonzentrat-Extra bietet rund ums Jahr Kühlerschutz für alle wassergekühlten Motor-Typen. Ein Produkt von höchster Qualität. Und dazu noch mit Extra-Vorzügen:

- Langzeitschutz — eine Füllung in 50 %iger Konzentration reicht für 2 volle Jahre.
- Spezial-Schutz vor Korrosion.
- Im Winter Frostschutz bis -38,2°.
- Im Sommer kein Überkochen des Kühlwassers — die 50 %ige Lösung hält im Sommer den Motor besser kühl als klares Wasser allein.

Vergleichen Sie Motorcraft Kühlkonzentrat-Extra mit normalem Ein-Jahres-Frostschutz. Motorcraft Kühlkonzentrat-Extra — der vernünftige Extra-Schutz für Ihren Kühler.

Qualitätsteile - für die meisten Automarken

16 300 Kilometern noch ein Restprofil von 3,5 bis 4 mm.

Die letzte Etappe der Langzeitprüfung absolvierte der 525 auf Haftreifen vom Typ Uniroyal Rallye M+S plus 175 SR 14. Da Schnee und Eis im vergangenen Winter jedoch Mangelware blieben, konnten sie ihre eigentlichen Qualitäten nur selten ausspielen, dafür um so mehr ihre guten Naß- und Trockenlaufeigenschaften. Nach 16 500 Kilometern waren sie bis auf ein Restprofil von 3 mm abgefahren.

Kosten: wirtschaftliche Werte

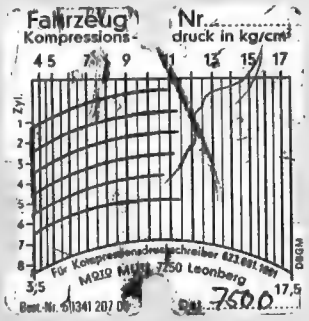
Obwohl der Testwagen noch alle 6000 km zum Pflegedienst beziehungsweise zur Inspektion in die Werkstatt mußte und dabei jeweils das Öl gewechselt wurde, hielten sich die Kosten für diese Routinearbeiten durchaus in Grenzen – minimal waren 92,42 Mark, maximal 294,44 Mark zu entrichten. Die mittlerweile auf 7500 beziehungsweise 15 000 km erweiterten Wartungsintervalle dürften die Bilanz künftig noch verbessern – wenn nicht die Werkstattpreise entsprechend steigen.

Abzüglich der für Reifen und Öl aufgewendeten Beträge ergibt sich beim 525 ein Kilometerpreis von 3,15 Pfennig für Wartung und Reparaturen – ein für die gehobene, mit Kraft aus sechs Zylindern aufwartende Mittelklasse fraglos günstiger Wert. Erstaunlich ist allerdings, daß der vor Jahresfrist abgeschlossene Dauertest mit einem BMW 3.0 Si einen noch besseren Wert von 2,88 Pfennig erbrachte. Die Erklärung: Bei fast gleich hohen Inspektionskosten brauchte der Si noch weniger Ersatzteile – er kam mit einem Satz Stoßdämpfer über die 50 000 km-Distanz, und seine Bremsen (innenbelüftet) mußten nur zweimal belegt werden.

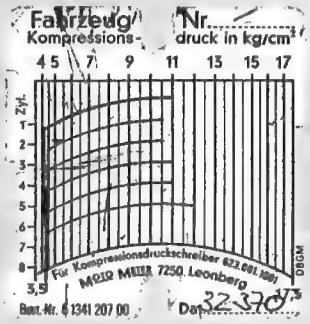
Auf jeden Fall zeigten die Dauertest-Erfahrungen mit dem 525 einmal mehr, daß gut motorisierte Autos im Unterhalt nicht zwangsläufig viel teurer sein müssen als schwächere kleine – wenn sie so zuverlässig sind und so sparsam mit dem Benzin umgehen wie der BMW-Sechszylinder. *Fritz Reuter*

Technische Daten und Meßwerte

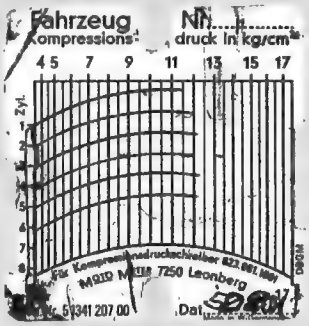
KOMPRESSIONS-DIAGRAMME



bei km-Stand 7 500



bei km-Stand 32 370



bei km-Stand 50 000

TESTWAGEN	
Baujahr	1974
Fahrgestell-Nr.	4 805 205
km-Stand bei Übernahme	3 092
km-Stand bei Testende	54 100
Hubraum	2494 ccm
Leistung	145 PS bei 6000 U/min
Verdichtungsverhältnis	9,0 : 1
Eigengewicht vollgetankt	1380 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1810 kg
Zuladung	430 kg
Leistungsgewicht vollgetankt	9,5 kg/PS

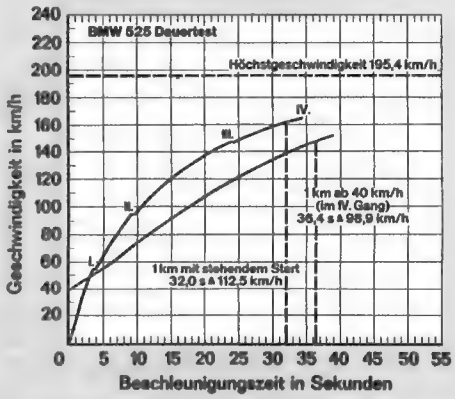
VERBRAUCH
(Unter verschiedenen Bedingungen ermittelte Grenzwerte)

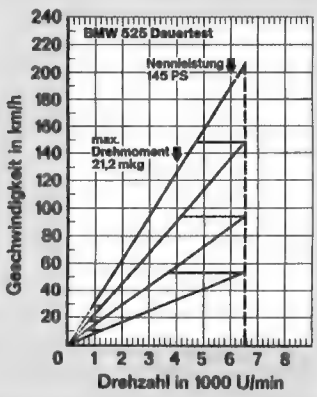
	Minimum Liter pro 100 km	Maximum Liter pro 100 km
Autobahn Schnitt ca. 110 km/h	10,4	12,6
Autobahn Schnitt ca. 150 km/h	14,8	17,5
Landstr. Schnitt ca. 75 km/h	12,0	15,2
Landstr. Schnitt ca. 85 km/h	14,7	17,0
Kurzstrecke	12,9	16,4

Testverbrauch über eine Strecke von 51 008 km 14,9 Liter/100 km (Superbenzin). Ölverbrauch 0,34 Liter 1000/km.

BESCHLEUNIGUNG

	Dauertest Anfang	Dauertest Mitte	Dauertest Ende
0 bis 60 km/h	4,6	4,6	4,7
0 bis 80 km/h	7,1	7,4	7,3
0 bis 100 km/h	10,7	11,0	10,8
0 bis 120 km/h	15,0	15,9	15,6
0 bis 140 km/h	20,8	22,7	21,2
0 bis 160 km/h	30,7	33,7	30,9
1km m. stehend. Start	32,0	32,7	32,2
Höchstgeschwindigkeit in km/h	195,4	189,5	193,5





Was an Hannen Alt anders ist? Zum Beispiel die Farbe.

Goldbraun, unterscheidet sich Hannen Alt auf den ersten Blick von blonden Bieren.

Doch es gibt noch andere Unterschiede. Etwa die besonderen Gläser, zünftige Altbierstangen, -becher und Seidel.

Oder die ganz andere Atmosphäre, die Hannen Alt um sich verbreitet. Nicht ernst und trocken geht's da zu, sondern heiter, frei und tolerant. Unter Menschen, die sowenig alltäglich sind wie ihr Bier. Stoßen Sie mal an mit ihnen.

Dann merkt auch Ihr Gaumen, was anders ist am andern Bier:

Seit Generationen rein obergärig gebraut, schmeckt's herbfrisch, herrlich würzig und hat seinen unverkennbaren Charakter bis heute bewahrt. Kein Wunder also, wenn man Hannen Alt nicht verwechseln kann.

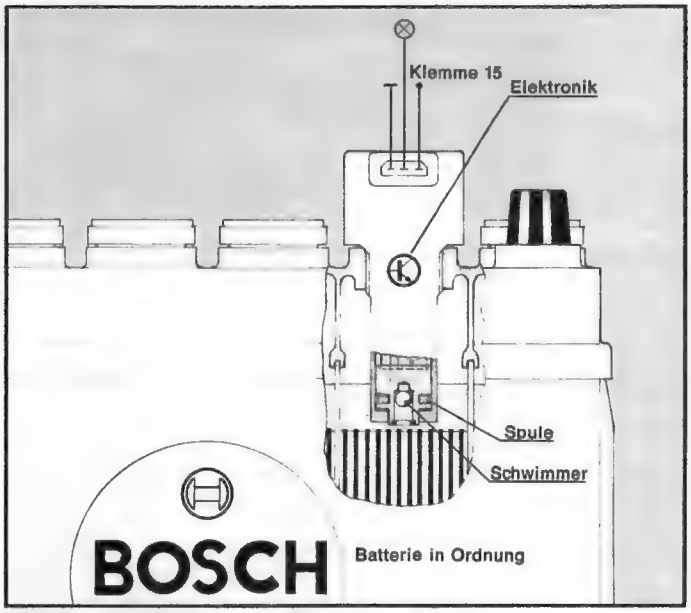
250 Jahre Brautradition

HANNEN ALT
das andere Bier

Nachrichten aus der Technik

Batterieüberwachung

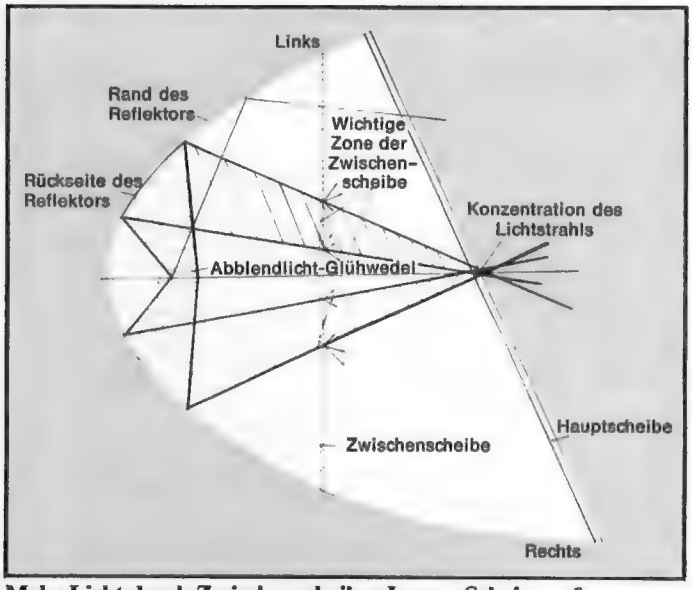
Eine gut geladene Batterie ist stets Voraussetzung für das störungsfreie Funktionieren der elektrischen Anlage eines Automobils. Die Firma Bosch hat eine relativ einfache Vorrichtung entwickelt, mit deren Hilfe die Säuredichte, die ein Maß für den Ladezustand der Batterie ist, und der Säurestand gemessen werden kann. Wird ein bestimmter Grenzwert unterschritten, dann leuchtet am Armaturenbrett eine rote Warnlampe auf. Das Überwachungsgerät besteht aus einem Meßstopfen, der anstelle des normalen Verschlußstopfens in die Batterie eingeschraubt wird. In diesem Stopfen befindet sich säuregeschützt eine Spule, die Teil eines Hochfrequenz-Oszillators ist. Bei ausreichendem Ladezustand der Batterie bleibt die Schwimmerkugel innerhalb der Spule und läßt den Oszillator schwingen. Die Schwimmerkugel besteht aus einer säurefesten Metall-Kunststoff-Verbindung mit der gleichen Säuredichte, wie sie die optimal geladene Batterie aufweist. Bei zu niedriger Batterieladung und damit entsprechend niedriger Säuredichte reißen die Schwingungen des Oszillators ab, weil sich die Schwimmerkugel außerhalb der Meßspule befindet. Dadurch wird ein Aufleuchten der Kontrollampe am Armaturenbrett verursacht.



Einfache Batterieüberwachung: Meßstopfen.

Neuer Scheinwerfer von Cibié für den Jaguar XJS

Durch das ungewöhnliche Styling des neuen Jaguar XJS und die neuartige Anordnung des Außenglases der Scheinwerfer, das vom Reflektor sehr weit entfernt ist, sahen sich die Techniker des französischen Scheinwerferherstellers Cibié genötigt, ein neues Scheinwerfer-System mit doppelter Streuscheibe zu entwerfen. Wegen der länglichen Form (250 mm) der äußeren Scheibe war es schwierig, die zur Ausrichtung der Lichtstrahlen dienende Riffelung korrekt festzulegen. Der große Abstand zwischen Hauptscheibe und Abblendlicht-Glühwedel der Lampe erschwerte weiterhin die Konstruktion. Deshalb wurde eine Zwischenscheibe eingesetzt, die es ermöglicht, die Lichtstrahlen über eine größere Breite aufzufangen und mittels einer neu ausgearbeiteten Riffelung auf die Hauptscheibe zu richten.



Mehr Licht durch Zwischenscheibe: Jaguar-Scheinwerfer.

Arthur Westrups

Fragestunde

Heute: Was verstehen Sie unter Formel 1? Und wie heißt der diesjährige Formel 1-Weltmeister?

„Formel 1 –, das ist der Typ einer bestimmten Rennwagenklasse, kubikmäßig ausgedrückt etwa 6000. Wer der Weltsieger ist, kann ich als Laie gar nicht sagen. Vielleicht der Lauda?"

Hildegard Sch., 52, Hausfrau

„Ich schätze, daß das eine Hubraumbegrenzung ist, soundsoviel Liter; Caracciola war seinerzeit unbegrenzt. Wer in diesem Jahr Meister geworden ist, kann ich mit Sicherheit nicht sagen. Ich hätte auf einen Engländer getippt, Stommelen oder so ähnlich."

Else H., 54, Malerin

„Formel 1 hat was mit Wettrennen zu tun. Das sind solche Rennwagen mit viel PS. Den Sieger kenne ich nicht."

Maria M., 42, Hausfrau

„Die Formel 1 ist eine Rennwagenformel. Die genauen Vorschriften kenne ich nicht, ich weiß nur, daß durch die Formel der zulässige Hubraum der Motoren und bestimmte Abmessungen am Wagen festgelegt werden. – Der diesjährige Weltmeister ist der Österreicher Niki Lauda."

Marianne R., 29, Sekretärin

„Das sagt mir nichts. Ich weiß nur, daß es mehrere Formeln gibt, die wohl ziemlich wichtig zu sein scheinen. Es sind dies alles Sportwagen, Rennwagen. Und der Weltmeister? Ist das nicht der Stuck?"

Alice B., 58, Geschäftsführerin

„Einen großen Unterschied zwischen Formel 1 und Formel 2 gibt es eigentlich nicht. Der Formel 1-Rennwagen hat PS-mäßig wesentlich mehr drin. Der Weltmeister? Ich glaube, das ist Niki Lauda."

Helmut K., 46, Fotograf

„Das sind umgebaute Serienwagen, und die sind unterteilt in verschiedene Klassen, zum Beispiel sind da der Capri oder der Golf, die man schneller gemacht hat. Sieger bei der Formel 1 war in diesem Jahr Niki Lauda."

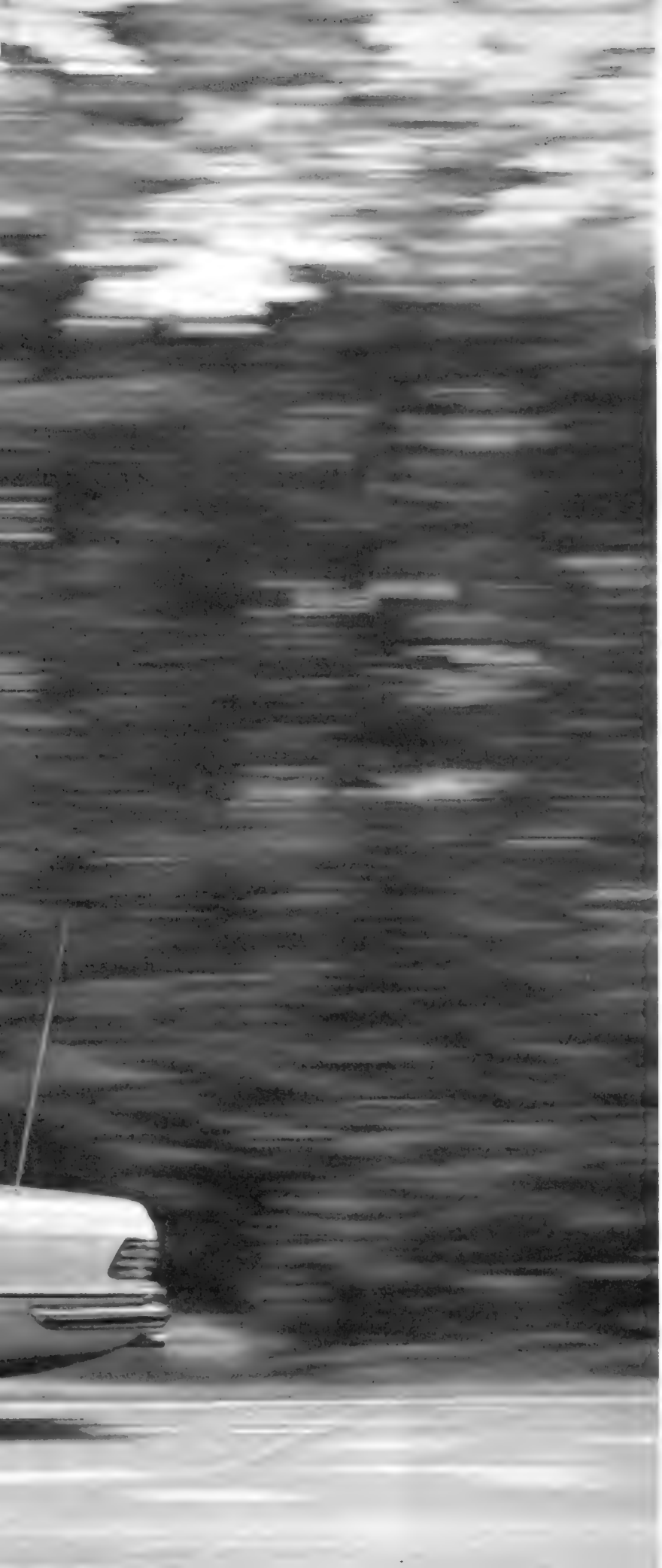
Ingrid S., 24, Stenokontoristin

„Das ist ein bestimmter Rennwagentyp. Ich glaube, er muß unter 1500 ccm liegen und darf ein Gewicht von 750 kg nicht überschreiten. Der Weltmeister? Ist das nicht der Österreicher, der Niki Lauda?"

Dr. Josef Qu., 63, Dipl.-Ingenieur

Hier erklärt die Testabteilung von auto motor und sport den Fachbegriff:

Die Formel 1 reglementiert einsitzige Rennwagen der höchsten Kategorie. Mit den Formel 1-Rennwagen wird die Fahrerweltmeisterschaft ausgetragen. Die wichtigsten Vorschriften der zur Zeit gültigen Formel 1 (von 1966 bis 1981) sind folgende: Mindestgewicht 575 kg, max. Wagenbreite 1400 mm, Motor max. 12 Zylinder, Hubraum 3 Liter, bei Aufladung 1,5 Liter, Kraftstoff handelsübliches Superbenzin. Formel 1-Weltmeister 1975 ist Niki Lauda.



Mercedes. Sie können auf der Straße nicht besser zu Hause sein.

Wohlig-weiche Sitze, eine supersanfte Federung oder eine Menge blinkender Schalter und Hebel sind hübsche Annehmlichkeiten, wenn Sie an einem sonnigen Sonntag 50 km weit zur „Alten Mühle" wollen. Nach 500 km verregneter Autobahn, mit einem wichtigen Termin vor sich, zählt anderes: Echter Komfort.

Komfort, wie ihn Mercedes-Benz versteht: Als wissenschaftlich erforschtes Zusammenspiel der Faktoren Bedienbarkeit, Sicht, Raum, Sitze, Klima, Schwingungen und Geräusch. Das Ergebnis ist ein einzigartiges, umfassendes System der Entlastung.

Der Mercedes-Komfort – Beispiele:

Mercedes-Bedienungs-Komfort.
Der Kombinationsschalter vereinigt so wichtige Funktionen wie Licht, Lichthupe, Blinker, Scheibenwischer mit Intervallschalter, Scheibenwaschanlage und Scheinwerfer-Waschanlage.

Mercedes-Klima-Komfort.
Läßt Sie frischer ans Ziel kommen. Durch das einzige Be- und Entlüftungs-System, bei dem sich der Fahrer erfrischen und der Beifahrer erwärmen kann.

Mercedes-Fahr-Komfort.
Erspart Ihnen Erschütterungen, Schwingungen und Lärm. Kein anderer investiert mehr in Achskonstruktionen und Sitzaufbau und -form sowie in Maßnahmen zur Schwingungs- und Geräuschdämmung.

Der Mercedes-Komfort läßt Sie gelassen agieren und reagieren und entlastet damit auch den Verkehr. Sicher ein starkes Argument für Mercedes. Aber nicht das einzige.

In einem Mercedes fahren Sie nicht nur komfortabler. Sondern auch sicherer. Weil nur in einem Mercedes ein über 100 Konstruktions-Details umfassendes System aus aktiver und passiver Sicherheit Sie schützt.

Und Sie fahren zuverlässiger. Weil hinter Mercedes-Technik noch mehr steht als konstruktive Intelligenz: Unübertroffene Qualität und Zuverlässigkeit.

Die Sicherheit, besser zu fahren.

Mercedes-Benz.
Ihr guter Stern auf allen Straßen.

51271

Walk Show

Was bietet Englands stärkster Sportwagen?

Was eine Automobilfabrik wert ist, läßt sich nur selten präzise sagen. Im Falle der britischen Nobelmarke Aston Martin ist jedoch eine korrekte Angabe möglich. Denn vor vier Monaten wurde der Ende 1974 in Finanznöte geratene 350-Mann-Betrieb zum Preis von 1 050 000 Pfund aufgekauft.

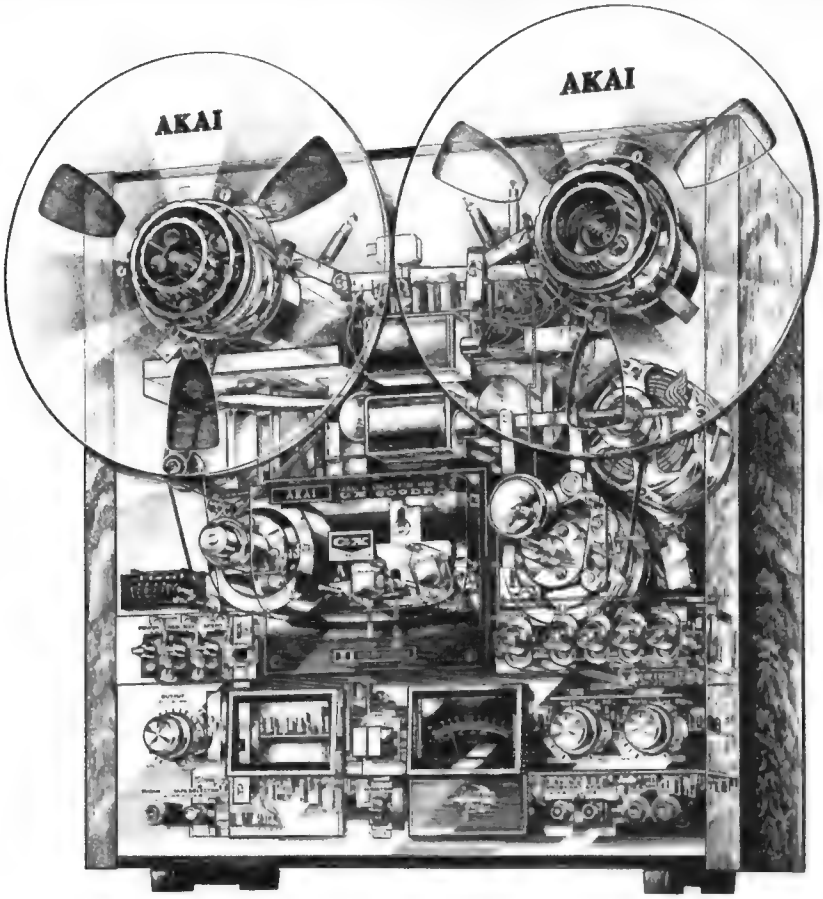
Das Geld, das die traditionsreiche Sportwagenfabrik vor dem Ruin bewahrte, brachten zwei Männer ins Haus: Der Amerikaner E. Sparque, der mit Transistoranlagen eine glückliche Hand bewiesen hatte, und der Kanadier George Minden. Er läßt es sich über eine Restaurantkette gutgehen.

Auf einen Blick

Geräumige 2+2-Karosserie mit reichhaltiger Serienausstattung, guter Verarbeitung und hohem Prestigewert. Unterdurchschnittlicher Federungskomfort, gute Fahreigenschaften mit stabilem Geradeauslauf und leichter Übersteuerneigung im Grenzbereich. Kraftvoller und kultiviert laufender Achtzylindermotor mit hohem Drehvermögen und guter Alltagstauglichkeit. Höchstgeschwindigkeit 234 km/h, relativ günstiger Benzinverbrauch. Hoher Anschaffungspreis.

Das Angebot der beiden Geschäftsleute lag, wie sich bei den Verkaufsverhandlungen herausstellte, um 20 000 Pfund höher als jenes einer Abbruchfirma, die sich gleichfalls am Weiterbestand von Aston Martin interessiert zeigte. Doch wie auch immer: Heute findet in den altmodischen Werkhallen wieder eine geregelte Produktion statt. Pro Woche verlassen maximal vier Autos das Werk, wobei eine zuvor eingeführte Typenbereini-

Englands stärkster und teuerster Sportwagen ist ein Schwergewicht: Trotz Leichtmetall-Karosse wiegt der Aston Martin 1,8 Tonnen.



Raffinierte Elektronik allein bringt noch keine Klangpräzision. Aber unser neuer „GX-Kristall-Kopf"

Die technische Exzellenz der Akai-Tonbandmaschinen und Akai-Cassetten-Recorder ist unübertroffen. Unsere 2-Jahres-Garantie beweist es.

Warum Akai's „GX-Kristall-Kopf" so große Bedeutung hat? Weil dieser Tonkopf der Mittler zwischen Band und Ohr ist. Das wichtigste Einzelteil von Tonbandmaschinen.

Damit der neue Akai-Tonkopf 100% klangpräzise arbeitet, schneiden wir seinen magnetischen Kern aus einem Kristall (single x'tal). Einem Kristallgefüge, das in der Härte und Struktur einem Diamanten entspricht.

Diese neue hart-kristalline Masse erlaubt uns Super-Miniaturisierung des Kopfspalts, durch den jetzt die elektrischen Impulse (Ton) als sehr stark gebündeltes Magnetfeld aufs Band gesetzt bzw. dort abgenommen werden (focused field). Weil das nun streuungsfreier geschieht, erreichen wir deutlich bessere Übertragungswerte — und linearen Frequenzgang.

Der „GX-Kristall-Kopf" (2fach vergrößert)

Der „GX-Kristall-Kopf" — exklusiv in Akai-Maschinen — produziert das kristallklare Spiegelbild des Originaltons: unverfälscht in den Baßlagen, sehr sauber im Präsenzbereich und verzerrungsfrei bei Höhenprägung.

Testen Sie Akai beim Fachhändler.

AKAI

gung möglichen Wirrwarr schon im Keime erstickte. Es gibt nämlich nur noch ein einziges Modell, den V8.

Sportliches Schwergewicht

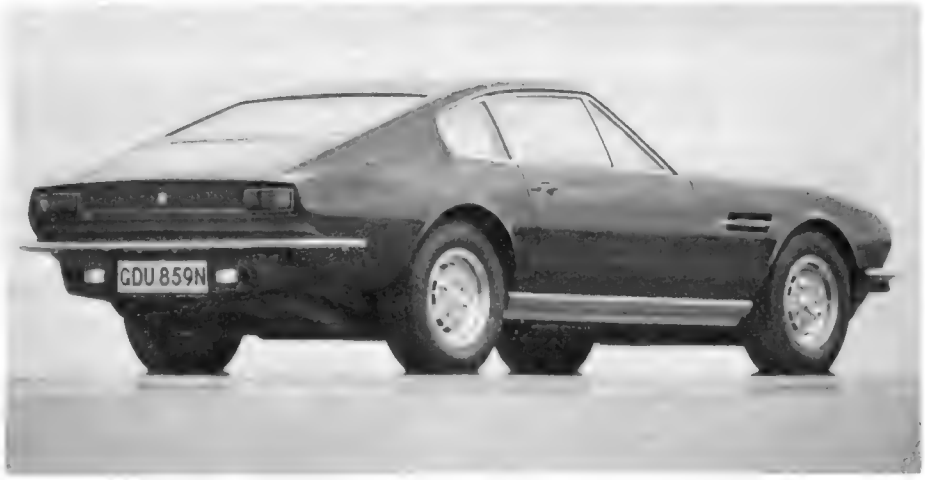
Wer mit dem Aston Martin V8 auf die Waage fährt und dabei im Sinn behält, daß seine Karosse aus Aluminium besteht, ist nicht schlecht erstaunt, wie intensiv der Zeiger noch ausschlägt. Der Testwagen wog vollgetankt über 1800 Kilogramm, und damit bewegte er sich in der Gewichtsklasse großer, herrschaftlicher Limousinen.

Daß für Sportwagen-Maßstäbe ungewöhnlich viele Pfunde zusammenkommen, liegt zu einem guten Teil daran, daß dieses Auto noch nach alter Schule gebaut wird. Unten gibt es einen chassisähnlichen, gewichtigen Plattformrahmen, der zweifellos Langzeit-Charakter hat. Und im übrigen fehlt es nicht an aufwendigen und meist auch schweren Ausstattungsdetails. Schwellende Lederpolsterung gehört ebenso zur Serienausstattung wie die Anwesenheit von elektrischen Fensterhebern. Es wurde an nichts gespart – auch nicht an Verarbeitungsgüte. Im Gegensatz zu jenem DBS V8, der 1971 bei auto motor und sport das Testprogramm durchlief, machte das aktuelle 75er Modell diesbezüglich einen sehr guten Eindruck. Nur die Türschlösser wirken billig und sind es auch – doch das ist im wesentlichen schon alles.

Ob man die Atmosphäre, die im Cockpit entsteht, schätzt, ist Sache des persönlichen Geschmacks. Auf alle Fälle jedoch kann dem Aston Martin ein Interieur-Fluidum bescheinigt werden, das von ganz spezieller und unverwechselbarer Art ist. Die sehr typischen und zahlreichen Smith-Instrumente tragen dazu ebenso bei wie die intensiv duftende Lederausstattung, und man sollte in diesem Zusammenhang ruhig auch den gewaltigen Mitteltunnel nennen, der den beiden Frontpassagieren nachdrücklich ihr eigenes Appartement zuteilt.

Platz gibt es, für ein Auto dieses Zuschnitts, genügend. Der Aston Martin ist ein vollwertiger 2 + 2, in dessen Fond zwei Menschen zumindest kurzzeitig gut untergebracht werden können. Die Sicht nach hinten ist nicht besonders gut, nach vorne und zur Seite läßt es sich jedoch gut heraussehen.

Ohnehin erscheinen solche Kriterien in anderer Wertigkeit. Denn zweifellos ist es hier wichtiger, daß man selbst gesehen wird. Und das geschieht – wie der Umgang mit dem Testwagen zeigte – in hohem Maße. Die Mitbürger drehten die Köpfe nach dem braunen Bomber, aber es war ihnen nur in den seltensten Fällen klar, was es ist, das so viel Bewunderung verdient. Wahrscheinlich ein neuer Ferrari – so dachten wohl die meisten.



Fotos: Seufert

Die Außenabmessungen unterstreichen den gewichtigen Charakter des Aston Martin. Er ist immerhin viereinhalb Meter lang, knapp zwei Meter breit und 1,32 Meter hoch. Unter der Hauben-Hutze liegen vier Doppelvergaser.

Jede Menge Nockenwellen

So sparsam der Firmennamen auf der Karosserie zum Einsatz kam, so dick wurde er im Motorraum aufgetragen. Hier ist niemals zu übersehen, daß die vierköpfige Techniker-Crew aus Newport Pagnell in der Grafschaft Buckinghamshire stolz auf das war, was den dafür zur Verfügung stehenden Raum ziemlich ausfüllt. Tatsächlich ist der ausgiebig mit Aston Martin/Lagonda-Schriftzügen geschmückte Motor ein ziemlicher Brocken, der schon optisch keinen Zweifel daran läßt, daß ihm auch die insgesamt knapp zwei Tonnen nicht zuviel sind.

Technisch erscheint der 5,3 Liter große Achtzylinder in V-Form als sehr aufwendig gemachte Verbrennungsmaschine. Zwei Nockenwellen pro Zylinderreihe (insgesamt also vier) sorgen nicht nur für ein klassisches Kopf-Bild, sondern auch für einen

Rein äußerlich ist dieser
neue Lamy 2000 Kugelschreiber

dem Lamy 2000 Füllhalter, dem Lamy 2000
Druckstift und dem anderen
Lamy 2000 Kugelschreiber
zum Verwechseln ähnlich,
beginnt man aber zu schreiben,
zeigt sich schnell,
was in ihm steckt:
vier Farben!!!!

DM 36,–
unverbindliche Preisempfehlung

Mit LAMY Sichtwahl-Automatik:
Gewünschte Farbe auf dem Farbmarkierungsring anpeilen.
Und nur kurz drücken,
weil LAMY die Patentlösung hat (DBP).

LAMY Heidelberg

drehzahlfesten Ventiltrieb. Die Benzineinspritzung, mit der dieses Triebwerk von 1970 bis 1972 ausgerüstet wurde, gibt es seit drei Jahren wegen aufgetretener Schwierigkeiten nicht mehr.

Statt dessen wurden vier säuberlich zwischen den beiden Zylinderköpfen thronende Doppelvergaser installiert, die ihre Ansaugluft über eine große Hutze in der Motorhaube beziehen. Leistungsmäßig unterscheidet sich die Vergaser-Version offiziell nicht vom anfänglich gebauten Einspritzer. Auch heute noch bescheinigt die deutsche Typprüfung dem V8 stolze 350 PS bei 5500 U/min und dazu ein bulliges Drehmoment von 55 Meterkilogramm.

Daß die deklarierten Werte zumindest nicht weit von der Wahrheit entfernt liegen, zeigt sich beim Fahren sehr schnell. Denn es ist erstaunlich, wie leichtfüßig der kultiviert laufende und gut am Gas hängende Achtzylinder mit seiner schwergewichtigen Umhüllung fertig wird. Obwohl der Testwagen mit einer Getriebeautomatik versehen war, ließ er sich in gut sieben Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h hochwuchten und legte auch oben heraus noch beherzt zu. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 234 km/h, was zwar nicht gerade langsam ist, aber eben auch — in dieser Preisklasse — nicht besonders eindrucksvoll. Der Einspritzer von 1971, damals mit einem ZF-Fünfganggetriebe ausgerüstet, hatte mehr zu bieten. Immerhin erreichte er über 240 km/h.

Für die Praxis ist das aus Verlusten im Wandlerbereich entstehende Minus freilich so gut wie bedeutungslos. Im übrigen profitiert man von der Verbindung großvolumiger Achtzylinder und Flüssigkeitsgetriebe: Leistungsmangel kam nie auf, die Schaltrucke fielen milde aus, und Kickdown-Kom-

Vorzüge

- Reichhaltige Ausstattung
- Gute Verarbeitung
- Gute Fahrleistungen
- Sichere Fahreigenschaften
- Wirksame Bremsen

Nachteile

- Mäßiger Fahrkomfort
- Schlechte Handlichkeit
- Nach hinten unübersichtliche Karosserie
- Hohe Bremsbetätigungskräfte

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Achtzylinder-Viertakt-V-Motor 90°, Bohrung x Hub 100 x 85 mm, Hubraum 5340 ccm, Verdichtungsverhältnis 9 : 1, Leistung 350 PS bei 5000 U/min, spezifische Leistung 65,5 PS/Liter, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5000 U/min) 14,2 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, je 2 obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe, Antrieb über Kette, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlsysteminhalt 17 Liter, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölkühler, Ölinhalt 11,4 Liter, 4 Fallstrom-Doppelvergaser Weber 42 DCNF, elektrische Benzinpumpe, 95 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 68 Ah, Drehstromlichtmaschine 900 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, hydraulischer Drehmomentwandler mit automatischem Dreigang-Planetengetriebe, maximale Drehmomentverstärkung im Wandler 2,1fach, Übersetzungen: I. 2,45, II. 1,45, III. 1,0, R. 2,2, Achsantrieb 3,31.

FAHRWERK

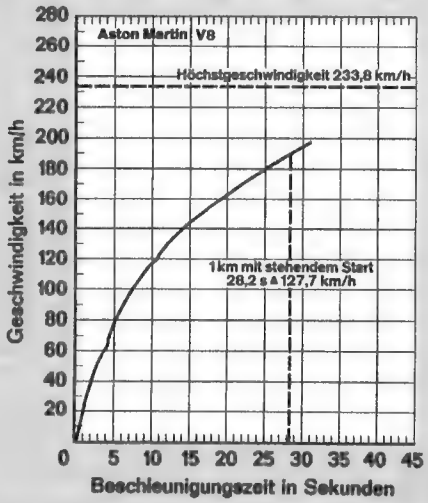
Plattformrahmen mit Leichtmetallkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Stabilisator, Teleskopstoßdämpfer, hinten DeDion-Achse mit Wattgestänge und Längslenkern, einstellbare Kolbenstoßdämpfer, vorn und hinten Schraubenfedern, Servo-Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Leichtmetallfelgen 7 J x 15, Gürtelreifen Avon Radial 225/70 VR 15.

ABMESSUNGEN

Radstand 2610 mm, Spur 1500/1500 mm, Außenmaße 4585 x 1830 x 1325 mm, Innenbreite vorn 1470 mm, hinten 1060 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 875 mm, hinten 830 mm, Sitztiefe vorn 530 mm, hinten 435 mm, Knieraum hinten 100—200 mm, Wendekreis links und rechts 13,3 m, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 260 Liter.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1815 kg (davon Vorderachse 935 kg, Hinterachse 880 kg, Gewichtsverteilung 51,5 : 48,5), zulässiges Gesamtgewicht 2200 kg, Zuladung 385 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 5,2 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 5,7 kg/PS.



FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	233,8 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0 bis 40 km/h	2,0 s
0 bis 60 km/h	3,5 s
0 bis 80 km/h	5,2 s
0 bis 100 km/h	7,5 s
0 bis 120 km/h	10,2 s
0 bis 140 km/h	14,2 s
0 bis 160 km/h	19,0 s
0 bis 180 km/h	24,8 s
1 km mit stehendem Start	28,2 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	51 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	65 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	67 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	70 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	77 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	80 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	83 Phon (dBA)
Bei 200 km/h	85 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin	
Testverbrauch	20,4 L/100 km

WARTUNG

Inspektion	alle 12 000 km
Ölwechsel	alle 6000 km

RICHTPREIS

Aston Martin V8 . . Preis auf Anfrage

Hersteller: Aston Martin Lagonda Limited, Newport Pagnell, Buckinghamshire, England.

Importeur: Merz & Pabst Automobile, 7 Stuttgart 1, Alexanderstraße 46.

TOYOTA 1000.

Ein sparsames Auto muß kein spärliches Auto sein.

Sparsam in Steuer und Versicherung ist der TOYOTA 1000 durch seinen 993 ccm Motor mit 45 PS (33 kW). Sparsam ist sein Benzinverbrauch. Sparsam sind die Werkstattbesuche bei Wartungsintervallen von 10.000 km. Beim Parken und Wenden spart der TOYOTA 1000 Kraftaufwand und Mühe. Und er erspart Ihnen stets das Gefühl, in einem spärlichen Auto zu fahren.

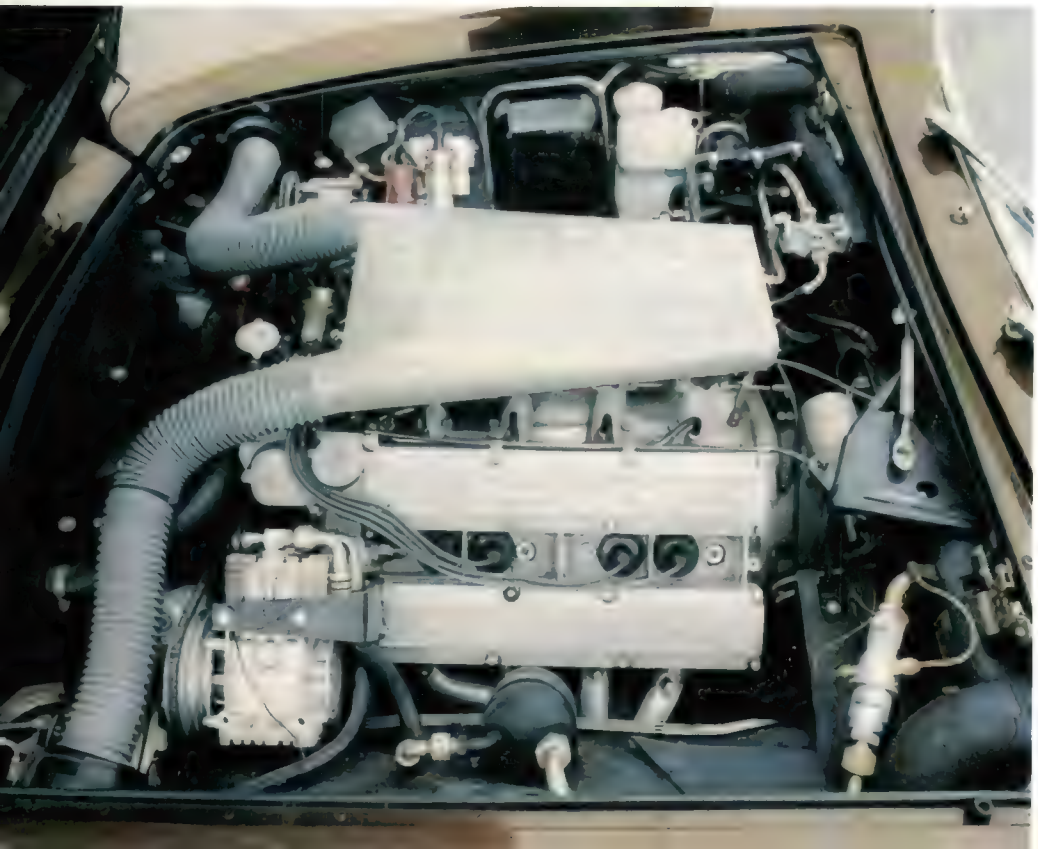
Der Innenraum ist großzügig konzipiert. Die Ausstattung auch für größere Autos vorbildlich. Der Verarbeitung sehen Sie Qualität und Sorgfalt an. Die Anzahl der sinnvollen Serienextras ist noch immer unübertroffen: vom Gürtelreifen über schalenförmige Liegesitze bis hin zum Radio. Und der TOYOTA 1000 hat die TOYOTA Garantie für 1 Jahr/unbegrenzte Kilometer. – Kommen Sie zu einer der über 500 TOYOTA Service-Stationen in der BRD. Machen Sie eine Probefahrt mit dem TOYOTA 1000: Anspruchsvoll in der Ausstattung, anspruchslos in den Kosten – spärlich nur im Preis, 7.650,– DM*.

* Unverbindliche Preisempfehlung ab Köln

TOYOTA *Mit weniger Auto sollten Sie nicht zufrieden sein.*

5023 Weiden bei Köln

Kernstück des englischen Exclusiv-Sportwagens ist ein 5,3 Liter großer V8, der mit zwei obenliegenden Nockenwellen pro Zylinderreihe aufwartet. Im Innenraum geht es betont englisch zu: Zahlreiche Rundinstrumente und gut riechende Lederausstattung schaffen Nobel-Atmosphäre.



mandos wurden schnell genug an den Motor weitergeleitet.

Die richtige Möglichkeit, Benzin zu sparen, kann ein solcher Motor in einem solchen Auto natürlich nicht sein. Dennoch erwies sich der Aston Martin, zumal unter Würdigung seines hohen Gewichts und der guten Fahrleistungen, nicht als Verschwender. Der Testverbrauch betrug knapp über 20 Liter/100 km, und damit kann man in dieser Auto-Kategorie zufrieden sein.

Hinten mit DeDion-Achse

Damit es keine allzu großen Schwierigkeiten geben konnte, die hohe Motorleistung problemlos auf die Straße zu bringen, wurde beim Aston Martin V8 hinten eine aufwendige DeDion-Achse vorgesehen. In ihr vereinigen sich theoretisch die Vorteile der Starrachse mit denen einer Einzelradaufhängung: Da das Differential am Wagenboden befestigt ist, wird das Gewicht der ungefederten Massen kleiner, was vor allem der Bodenhaftung guttut. Gleichzeitig laufen die über Doppelgelenkwellen angetriebenen Hinterräder immer spur- und sturzkonstant.

Was den Fahrkomfort betrifft, zeigte der Testwagen, daß er höher gespannte Erwartungen nicht erfüllen konnte. Denn ungeachtet des hohen Gesamtgewichts und der aufwendigen Achskonstruktion hinten ist das Schluckvermögen der Federung begrenzt. Kurze Bodenwellen teilen sich den Passagieren immer mit, und auch der Abrollkomfort ist – wie bei Autos dieser Art kaum anders zu erwarten – nicht der allerbeste.

Dafür können dem Aston Martin gute Fahreigenschaften bescheinigt werden. Er läuft anständig geradeaus und hat in Kurven beachtliche Reserven zu bieten. Bis das dicke Heck endlich herumschwenkt, sind die meisten anderen Autos, wollten sie ihm ernsthaft folgen, längst von der Bahn gefahren. Hier zeigt sich ganz klar, daß dieses Auto wahrhaftige Sportwagen-Elemente aufbieten kann.

Für seinen Fahrer sind solche Abstecher ins Schnellsein trotz hoher

Braun audio 308 S. Einen vernünftigeren Schritt mitten in die High Fidelity können Sie gar nicht machen.

Wir stellen Ihnen hier ein HiFi-Kompaktgerät vor, das es Ihnen wirklich leicht macht. Nämlich mit einem einzigen Schritt mitten in die High Fidelity zu kommen. Und sich dort auch über Jahre hinweg wohlzufühlen. Ohne „wenn's" und „aber's". Und ohne die Zweifel, für sein Geld doch nicht das Optimale bekommen zu haben. Dieses HiFi-Kompaktgerät ist das audio 308 S. Und es kommt von Braun.

„audio 308 S ist das Kompaktgerät, das mit Ihren Ansprüchen wächst." (Ing.R.Damko)

Das audio 308 S heißt kompakt, weil es einen Plattenspieler und Rundfunkempfangs- sowie Verstärkerteil in sich vereint. Und zwar so, daß alles bis ins kleinste Detail aufeinander abgestimmt ist. Und es heißt HiFi, weil es die Musik so läßt wie sie ist. Also nichts verfärbt, verschweigt oder gar hinzufügt. Nichts. „Und die Daten und Leistungswerte unseres audio 308 S", so Ingenieur Reinhold Damko: „liegen so hoch über der HiFi-Norm, daß Sie selbst noch nach langer, langer Zeit das gleiche Hörvergnügen haben werden wie am ersten Tag. Gerade weil Ihre Ohren immer kritischer werden. Und sie werden es..."

Wenn Sie sich für ein Braun audio 308 S entscheiden, dann sollten Sie es auch mit Braun HiFi-Lautsprechern kombinieren.

Warum wir das raten, hat einen ganz einfachen Grund:

Das Braun HiFi-System bietet Ihnen zusätzlich Sicherheit.

Wir von Braun bauen vernünftigerweise keine isoliert zu betrachtenden Einzelgeräte, sondern ein High Fidelity-System. Ein System, in dem (wie im audio 308 S selbst) alles, was zum Musikhören gehört – also auch Lautsprecher-Boxen, HiFi-Cassettengerät und Kopfhörer – wirklich hundertprozentig zueinander paßt. In der Art der Musikverarbeitung, in der Gesamtqualität und nicht zuletzt im äußeren Erscheinungsbild.

Das Leichtgewicht mit großem Klang: unser neuer Kopfhörer KH 500.

Gehen Sie zu einem unserer Fachhändler und lassen Sie sich das, was wir hier nur mit Worten beschreiben können, in voller Realität beweisen. Und wenn Sie noch Fragen haben in Sachen High Fidelity, dann schreiben Sie an: Braun AG, Abt. E-MVF, 6 Frankfurt 19, Postf. 190265.*

*In der Schweiz: Telion AG, CH 8047 Zürich, Albisrieder Straße 232 · In Österreich: Silva-Schneider, A 5083 Gartenau/Salzburg

Braun High Fidelity. Unser Wissen bringt Ihnen mehr. BRAUN

Reserven keine reine Spielerei. Denn mehr als anderen Super-Sportwagen dieser Welt haftet Englands stärkstem Auto besonders bei dieser Art Einsatz ein Hauch von Lastwagen an. Die Lenkung geht trotz Servounterstützung relativ schwer, die – äußerst wirksamen – Bremsen (vier Scheiben, die vorderen innenbelüftet) verlangen zur bestmöglichen Entfaltung ungewöhnlich kräftige Tritte.

Man hat sich mit dem Aston Martin bei rascherer Fahrt auch körperlich auseinanderzusetzen und sollte Fahren dann als wahrhaft ernste Beschäftigung betreiben. Die ruhige Tour steht der automobilen Rarität aus England zweifellos besser; wer es wirklich eilig hat, kann mit anderen Autos und geringerem fahrerischen Engagement ebenso zügig vorankommen.

Er kann es hingegen kaum in solch exclusiver Umhüllung. Denn der Name des rund 75 000 Mark teuren Paradestücks aus der feinen britischen Grafschaft klingt nicht nur in den verwöhnten Ohren des Jet-sets wohl, sondern erhebt ebenfalls Anspruch auf größtmögliche Seriosität in einem kleinen Kreis von Autos, die man gerne als Traumwagen bezeichnet. Leute wie der Schah von Persien, König Hussein von Jordanien oder auch Prinz Charles wissen das. Sie fahren, unter anderem, auch Aston Martin. *Klaus Westrup*

Zur Serienausstattung gehören

- Klimaanlage
- Stereoradio nach Wahl
- getönte Scheiben ringsum
- verstellbares Lenkrad
- Lederausstattung im Innenraum
- Automatikgurte
- heizbare Heckscheibe
- elektrische Fensterheber
- elektrische Türverriegelung
- Halogenscheinwerfer
- Automatik- oder Fünfgang-Getriebe
- Metallic-Lackierung

Modellchronik

Aston Martins berühmte DB-Baureihe geht auf das Jahr 1948 zurück. Anderthalb Jahre lang wurde der DB 1 produziert, ein Zweiliter-Vierzylinder, der damals bescheidene 90 PS bei knapp 5000 Touren leistete und sein Gemisch über zwei SU-Vergaser bezog. Sein Nachfolger, der DB 2, erschien im Mai 1950 und war bereits sechszylindrig: Unter der langen Motorhaube pochte ein Bentley-Triebwerk, zu dessen konstruktiven Besonderheiten zwei obenliegende Nockenwellen zählten. Der nur 6,5 : 1 verdichtete Motor brachte es auf maximal 100 PS, später kam dann noch eine „Vantage"-Version hinzu, die 125 PS leistete. Der DB 2/4 erschien im Oktober 1953 und wurde erstmals auf der London Motor Show der Öffentlichkeit präsentiert. Ursprünglich gab es dieses Auto nur mit dem bekannten 2,6 Liter-Motor, 1954 wurde mehr Hubraum geboten. Durch Vergrößerung der Bohrung wuchs der Sechszylinder auf drei Liter, die Leistung erhöhte sich auf 140 PS. Der DB 2/4 Mark II erschien im Oktober 1955 und unterschied sich hauptsächlich durch Karosserie-Retuschen von seinem Vorgänger. Auf Wunsch konnte ein stärkerer Motor geliefert werden, der es dank größerer Ventile und anderer Nockenwellen auf 165 PS brachte. Die englische Zeitschrift „Autosport" testete dieses Modell in Normalausführung und ermittelte folgende Werte: Beschleunigung von 0 auf 96 km/h in 10 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit knapp 190 km/h. Es folgten DB Mark III mit überarbeitetem Motor (gebaut von März 1957 bis Juli 1959), DB 4 mit 3,7 Liter Hubraum und 240 PS bei 5500 U/min (gebaut von Oktober 1958 bis Juni 1963), DB 4 GT, der serienmäßig einen Ölkühler hatte und die 300 PS-Marke überschritt (gebaut von 1959 bis 1963), DB 5 mit auf vier Liter Hubraum vergrößertem Motor, der – 9 : 1 verdichtet und über drei SU-Vergaser ansaugend – 282 PS entwickelte (gebaut von Oktober 1963 bis Oktober 1965). Dann kamen DB 6 Mark I und DB 6 Mark II. Die „Vantage"-Ausführung des DB 6 entwickelte stolze 325 PS, die englische Zeitschrift „Motor" bescheinigte ihm eine Beschleunigungszeit von 0 auf 96 km/h in 6,1 Sekunden und ermittelte eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h. Der DB 6 Mark II wurde bis November 1970 gebaut, im April jenes Jahres erschien der DBS V8, ein ganz neues Auto, das in dieser Form bis Mai 1972 produziert wurde. Kernstück dieses Modells war ein Achtzylinder V-Motor mit 5,3 Liter Hubraum, der zunächst mit Benzineinspritzung, später mit Vergasern ausgerüstet wurde. Seit 1972 hört das in der Frontpartie veränderte Spitzenmodell von Aston Martin auf die bloße Typenbezeichnung V8. Der betagte Sechszylindermotor, der zunächst wahlweise noch für den DBS vorgesehen war, wurde aus dem Programm gestrichen. Er wanderte zum alten Eisen – geliefert wird jetzt nur noch der Achtzylinder.

Aston Martin DB Mark III

Aston Martin DB 4/GT

Aston Martin DB 6

Bei diesem Auto haben Sie immer das Auto, das Sie gerade fahren wollen.

Wenn Sie einen Sportwagen fahren, müssen Sie darauf achten, daß Sie nie mehr als zu zweit sind und möglichst wenig Gepäck haben.

Wenn Sie eine Limousine fahren, haben Sie zwar Platz für Kinder, Hund und Gepäck. Aber wenn es um eine Waschmaschine oder eine Leiter geht, hört es auch bei den meisten Limousinen auf.

Es sei denn, Sie fahren einen Fiat 128 Berlinetta.

Er hat Fahrwerk, Triebwerk, Sitze und Cockpit fürs sportliche Fahren. Nicht nur allein oder zu zweit.

Und er hat zur Ladefläche umklappbare Rücklehnen, Hecktür und einige andere praktische Details für einen problemlosen Alltagsbetrieb. Mit Kindern, Hund, Gepäck, Waschmaschine und Leiter.

Die meisten Leute müssen sich ihrem Auto anpassen.

Der Fiat 128 Berlinetta paßt sich den Leuten an.

FIAT

Jetzt 1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung, 2 Jahre Garantie auf alle lackierten Teile.

Der Fiat 128 Berlinetta.

128 Berlinetta 1 100: 1116 ccm, 65 DIN-PS, 7,6 l nach DIN, DM 10.750,–
128 Berlinetta 1 300: 1 290 ccm, 73 DIN-PS, 7,9 l nach DIN, DM 11.300,–

Preise: unverbindliche Preisempfehlung.

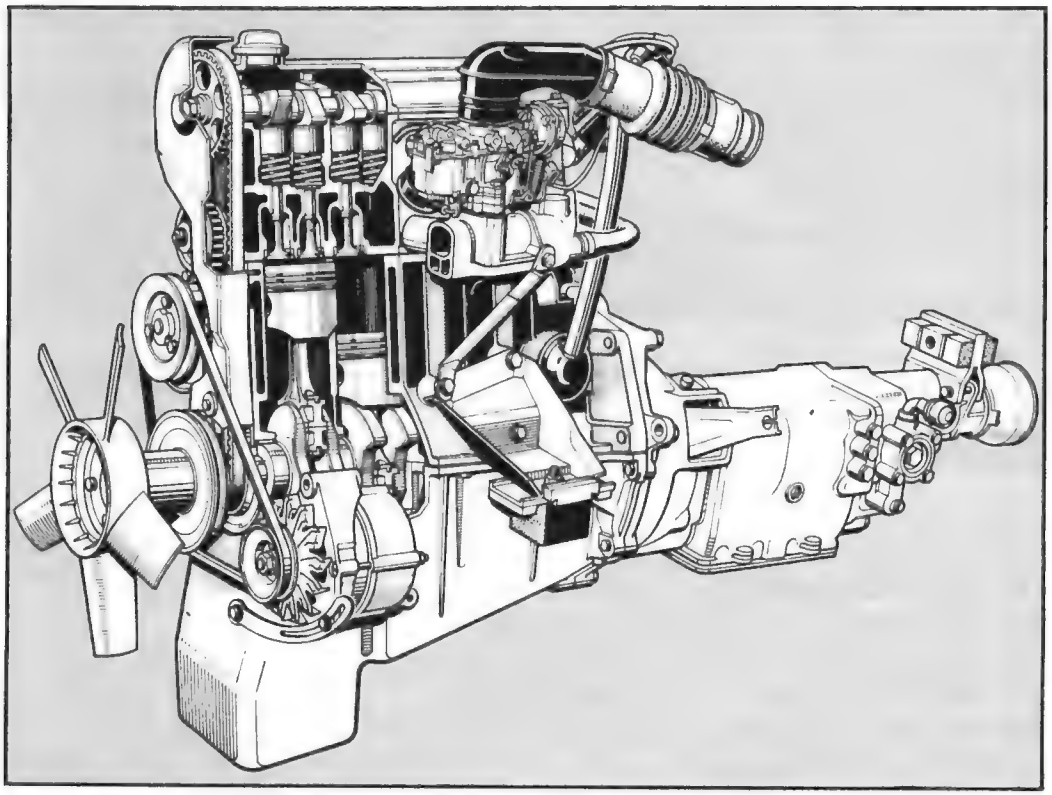
Aus Forschung und Entwicklung

Mädchen für alles: neuentwickelter Einheitsmotor von Audi/NSU.

Unter der Entwicklungsnummer EA 831 läuft bei VW in Salzgitter ein Motor vom Fließband, der als Einheitsmotor für völlig verschiedene Autos vorgesehen ist. Dem neuentwickelten Vierzylinder ist seine abenteuerliche Entwicklungsgeschichte auf Anhieb nicht anzusehen.

Am Anfang war nämlich der sogenannte „Mitteldruckmotor", ein von Daimler-Benz zu Beginn der sechziger Jahre entwickeltes Triebwerk, das die Vorteile des Diesel- und Otto-Prinzips in sich vereinigen sollte. Da es den Daimler-Technikern offenbar nicht ganz gelang, den Wunsch in die Wirklichkeit umzusetzen, wurde die komplette Entwicklung an die damals auf Motorsuche befindliche Auto-Union verkauft.

Im ersten Nachkriegs-Audi – einer Weiterentwicklung des erfolglosen DKW F 102 – tat dieser Motor brav seinen Dienst. Nach einigen Modifikationen, wobei das ursprüngliche „Mitteldruck"-Prinzip zugunsten höherer Leistung und besserer Laufruhe verlassen wurde, kam dieses Triebwerk in verschiedenen Hubraum- und Leistungsvarianten beim Audi 100 erfolgreich zum Einsatz.



Auch der neue Einheitsmotor EA 831 ist letzten Endes eine Weiterentwicklung des alten „Mitteldruck-Motors", mit allen Erkenntnissen modernen Motorenbaus freilich. Denn in der jetzigen Entwicklungsstufe ist die Herkunft dieses Triebwerks kaum wiederzuerkennen; nur die Hauptabmessungen wie Zylinderabstand und Lagerdimensionen stimmen mit der Ur-Version noch überein, was die Fertigung auf der alten Bandstraße ermöglichte.

Um einen Hubraum von knapp zwei Litern realisieren zu können, was aus Gründen der Laufkultur eine größere Bohrung erforderte, mußte ein neuer Zylinderblock mit zusammengegossenen Laufbüchsen konstruiert werden. Daß es auch ohne Wasser zwischen den Zylindern geht, hatten zuvor schon Daimler-Benz, Opel und BMW – letztere sogar bei den Rennmotoren – bewiesen.

Ein neuentwickelter Leichtmetallzylinderkopf (Heron-Zylinderkopf) mit Cross-Flow-Anordnung für Auslaß und Einlaß, zahnriemengetriebener obenliegender Nockenwelle und direkt über Tassenstößel betätigten Ventilen ist die Basis für eine recht hohe Leistungsausbeute, die mit Einspritzung 125 PS, entsprechend 63,7 PS/Liter, beträgt. ▷

Der Audi-Einheitsmotor, der unter anderem den neuen VW-Transporter antreibt, besitzt zusammengegossene Zylinderlaufbüchsen, einen Heron-Zylinderkopf aus Leichtmetall sowie eine obenliegende, zahnriemengetriebene Nockenwelle, die die Ventile direkt betätigt.

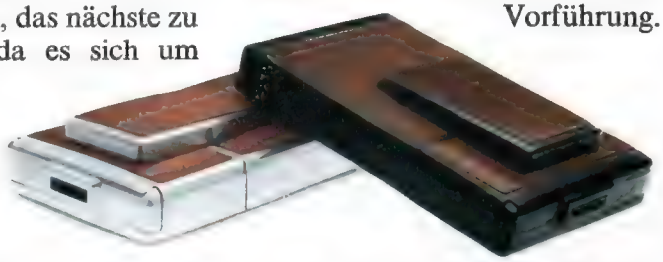
Die SX-70 von Polaroid bringt Menschen einander näher.

Näher im doppelten Sinn.

Denn einmal kann die SX-70 Bilder aus nur 26 cm Entfernung machen. Und zwar Bilder, für die man früher zum Fotografen gehen mußte.

Zum anderen läßt sie Wunschbilder Wirklichkeit werden. Scharf einstellen, Motiv wählen, Knopf drücken. Und heraus kommt das Bild, genau wie Sie es sich gewünscht haben, und entwickelt sich vor Ihren Augen.

In Minuten haben Sie ein Farbbild von derartiger Schärfe und Leuchtkraft, daß Sie kaum erwarten können, das nächste zu schießen. Und da es sich um eine Spiegelreflexkamera handelt, schauen Sie direkt durchs Objektiv. Und sehen im Sucher genau das Bild, das nachher herauskommt. Die SX-70. Jetzt gibt es zwei Ausführungen. Fragen Sie Ihren Fotohändler nach einer Vorführung.



„Polaroid" und „SX-70" sind eingetragene Warenzeichen der Polaroid Corporation, Cambridge, Mass., USA.

Ein falscher Griff bringt alles ins Rollen.

Parkern Sie mit!

Parker-Denkzettel:
Ausschneiden! Mitnehmen! Vorlegen!

Gefährliches Geröll.
Stein um Stein wird abgetragen.
Jeder falsche Griff, eine winzige Unvorsichtigkeit löst den großen Rutsch aus. Entspannen Sie sich mit Scree, dem dramatischen Aktionsspiel. Bei dem scharfe Augen und eine sichere Hand die Siegpunkte bringen.

PARKER
Weltbekannt durch MONOPOLY

Parker...mehr als nur ein Spiel

Aus Forschung und Entwicklung

Der Zweiliter-Vierzylindermotor EA 831 (Hubraum 1984 ccm, Bohrung x Hub 86,5 x 84,4 mm) wird in verschiedenen Versionen bei folgenden Autos eingesetzt:

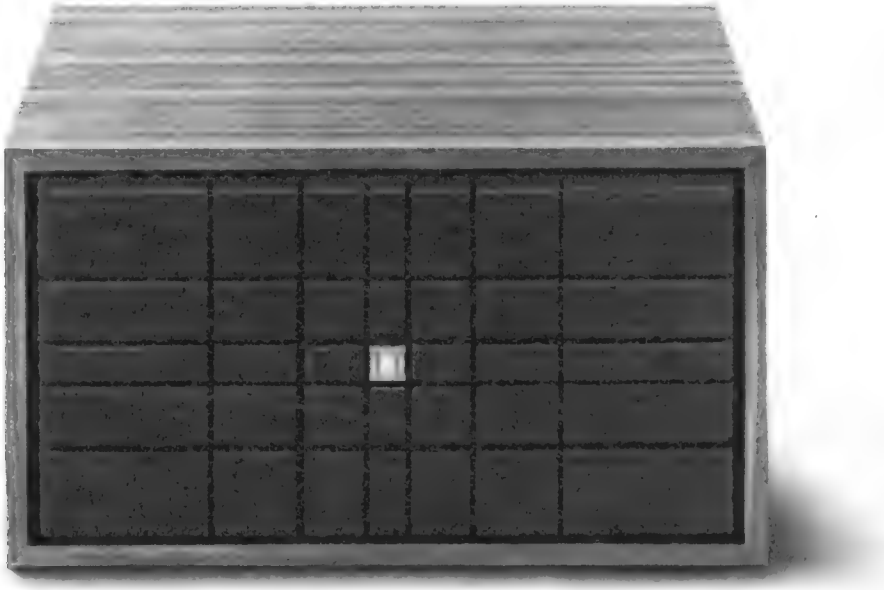
- Im VW-Lasttransporter als Vergasermotor mit 75 PS, längs eingebaut.
- Im neuen Porsche 924 als Einspritzmotor (K-Jetronic) mit 125 PS, längs eingebaut.
- Im Audi 120 bzw. C-Modell (Audi 100-Nachfolger) als Vergasermotor mit ca. 110 PS, quer eingebaut.

Doch damit ist seine Verbreitung noch nicht beendet. Die American Motors Corporation (AMC) hat nämlich dieses Aggregat dazu auserkoren, den hauseigenen Pacer angemessen zu motorisieren. So sollen in absehbarer Zeit die kompletten Fertigungsanlagen nach Detroit transportiert werden. Das Volkswagenwerk wird dann für die eigenen Produkte und den Porsche 924 den vielseitigen Vierzylinder aus den USA importieren müssen. *G. H.*

Der neue Audi-Motor, eingebaut im Audi 100-Nachfolger . . .

. . . im neuen Porsche 924 . . .

. . . und in Zukunft auch im Pacer von American Motors.



Der unsichtbare Unterschied wird spätestens zuhause hörbar

Eigenartigerweise sind Lautsprecher oft der schwächste Teil einer HiFi-Kette. Man spart mit Technik am falschen Ort. Deshalb entwickeln und bauen wir unsere REVOX-Lautsprecher. Ohne jede Effekthascherei, allein nach den Gesetzen moderner Tontechnik. Die Musikalität der Boxen ist eine Folge der technischen Perfektion. Die können Sie nicht sehen, aber hören. Auch das Äußere ist perfekt: Offenporiger, frequenzneutraler Schaumstoff auf der Frontseite. Alle Gehäuse nußbaumfurniert oder – ohne Aufpreis – weiß oder schwarz, Schleiflack.

REVOX AX 2–2: Kompakte 30 Watt-Box für kleine bis mittlere Wohnräume.

REVOX AX 3–3: Hochwertige 40 Watt-Box für mittlere bis große Wohnräume.

REVOX AX 4–3: Hochbelastbare 60 Watt-Box für größere Wohnräume.

Mit REVOX-Lautsprechern hören Sie auch wirklich, was HiFi-Geräte zu leisten vermögen.

STUDER REVOX

Deutschland:
WILLI STUDER GmbH,
7827 Löffingen
Schweiz:
REVOX ELA AG,
8105 Regensdorf ZH
Österreich:
REVOX EMT GmbH,
1170 Wien, Rupertusplatz 1

116–AX

Mit diesem Coupon erhalten Sie Unterlagen über das REVOX-Programm

Name

Straße

PLZ, Ort

Blow up

Der lange Weg zum Porsche turbo.

Herbst 1972: Die Autowelt war noch in Ordnung. Die Sorge ums tägliche Benzin lag außerhalb aller Vorstellungen, und das Wachstum des Wohlstands schien unerschütterlich. Zwar stellten sendungsbewußte Systemveränderer das Auto seinerzeit mehr als heute in Frage, aber ihre mittlerweile fast vergessene Botschaft war schon der größte Branchenkummer jener Tage.

In diesem insgesamt freundlichen Herbst 1972 beschloß Porsche die Entwicklung eines Serienmodells mit Abgas-Turbolader.

Der auslösende Impuls für diese im Oktober begonnene Arbeit kam direkt aus dem Rennsport. Beim CanAm-Rennwagen 917/10 war die Turbo-Transplantation im Jahr zuvor mit einigermaßen verblüffendem Erfolg gelungen.

Die Rennabteilung hatte die arttypischen Ansprechprobleme – verzögerter Leistungseinsatz – erstmals bei einem Turbomotor erfolgreich beseitigt. Und es war ihr überdies gelungen, das aufgeblasene Renntriebwerk mit einem breiten nutzbaren Drehzahlbereich auszustatten.

Entwicklungsleiter Helmuth Bott: „Mit diesen Motoren kam jeder Fahrertyp auf Anhieb zurecht."

Noch bevor die CanAm-Serie am 28. Oktober 1972 in Riverside für Porsche ein glorreiches Ende nahm, war der Beschluß gefaßt, die in reichlich einem Jahr herangezüchtete Turbo-Kultur auch ins Serienprodukt fließen zu lassen.

Die ersten Arbeiten am 2,7 Liter-Serien-Motor machten sehr zügige Fortschritte.

Porsche turbo-Kennzeichen: der imposante Heckspoiler.

Schon im Januar 1973 kam ein aufgeladenes Exemplar auf den Leistungsprüfstand und bestätigte Vertrautes: Viele PS sind das kleinste Problem.

Der erste Probelauf nach drei Monaten

Denn völlig neu war für die Weissacher Entwickler die Kombination des Serien-Sechszylinders mit einem Turbolader 1973 nicht mehr. Schon 1970 hatten sie, angeregt durch Michael Mays Turbo-Taten, einem Zweiliter-Motor mit mechanischer Einspritzung einen solchen

Die Batterie mit der Startgarantie.

Zum Starten braucht man Kraft. Die Startkraft einer VARTA Starterbatterie. Startkraft, auf die Sie sich verlassen können, bei jeder Witterung, zu jeder Jahreszeit, für lange Zeit.

Geprüfte Qualität. Jede VARTA Starterbatterie wird unbestechlich geprüft, bevor sie das Werk verläßt.

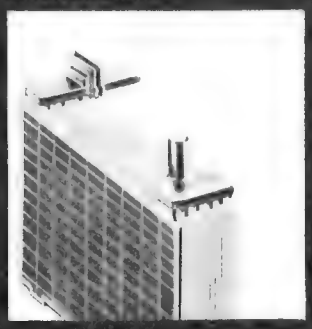
Startkraft für Millionen. Internationale Automobil-Hersteller vertrauen VARTA: Fast jeder zweite Neuwagen in der Bundesrepublik Deutschland und Millionen in Europa rollen mit einer VARTA Starterbatterie vom Band.

Startkraft für Sie. Verlangen Sie das nächste Mal eine VARTA Batterie. Das ist Startkraft, auf die Sie sich verlassen können. Immer. In jeder Lage. Dafür verbürgt sich ihr guter Name.

VARTA
QUALITÄT IST TRUMPF

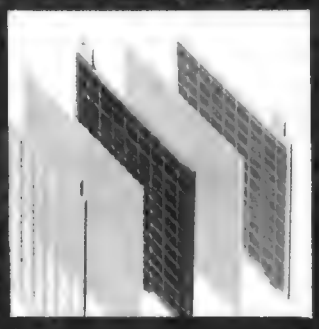
• Deckel und Kasten der VARTA Starterbatterie sind unlösbar verschweißt, deshalb ist sie 100% säuredicht. Keine Schäden durch Saureaustritt.

• Das Gehäuse der VARTA Starterbatterie ist besonders widerstandsfähig; immun gegen Stoß, Schlag, Öl, Benzin, Säure und Reinigungsmittel.



• Jede VARTA Starterbatterie hat die patentierte Verbinderführung. Sie garantiert immer sicheren Kaltstart.

• Die VARTA Starterbatterie hat besonders korrosionsgeschützte Gitter, deshalb besonders lange Lebensdauer.



VARTA

Der eigentliche Name für Ihre Batterien.

NOX RUST do-it-yourself schützt Ihr Auto vor Rost

Inhalt des Komplett-Sets:

2 Spraydosen
2-l-Dose
1 Flachpinsel
1 Rolle Easy Mask Abdeckpapier
1 Gebrauchs-anweisung

Inhalt des Komplett-Sets:

3 Spraydosen
1 kurze Kanüle
1 lange Kanüle mit einer Rundum-Sprühdüse
1 Gebrauchs-anweisung

Ideal für den Auto-Heimwerker

Was kostet eine von der Werkstatt durchgeführte Unterbodenschutz- oder Hohlraumkonservierung?
DM 100,–, DM 200,– oder DM 300,–?
Bei uns kostet sie DM 38,95 plus Eigeninitiative. Warum?
Wir haben die Komplett-Sets für den Automobilheimwerker.
Tatsache ist:
Mit **einer** Dose Unterbodenschutz oder Hohlraumkonservierung können Sie Ihr Auto **nicht** wirksam schützen.
Der Inhalt unserer NOX ROST Komplett-Sets jedoch reicht aus um im **„do-it-yourself-Verfahren"** einen Komplett-Schutz gegen alle äußeren Witterungseinflüsse durchzuführen. Jedem Set liegt eine ausführliche Gebrauchsanweisung bei.
Fragen Sie in den Fachabteilungen der Kauf- und Warenhäuser nach NOX RUST-Komplett-Sets oder senden Sie untenstehenden Coupon direkt an:

A. J. Jammers, 405 Mönchengladbach 1, Postfach 125

Sie erhalten dann per Nachnahme (Postversand) beide Sets zum einmaligen Sonderpreis von DM 38,95 plus Versandkosten zugesandt.
Bei Einzelbestellung Preis pro Set DM 21,50 plus Versandkosten. Dieses Angebot hat Gültigkeit bis zum 15. Dezember 1975.
Rückgaberecht innerhalb 8 Tage.

Unsere Komplett-Sets sind auch als Weihnachtsgeschenk immer eine gute Idee.

Ich bestelle per Nachnahme:
Name .....
Postleitzahl – Wohnort .....
Straße .....
Unterschrift .....
Datum .....
..... NOX RUST Komplett-Sets UBS und HKS Preis DM 38,50
..... NOX RUST Einzel-Set UBS Preis DM 21,50
..... NOX RUST Einzel-Set HKS Preis DM 21,50
Gewünschte Anzahl bitte eintragen!

Porsche turbo

Lader probehalber aufgepfropft. Doch wurde das ganze Projekt lustlos und mit dem Argument, daß man den Lader ja doch nie im Motorraum unterbringen könne, verworfen.

1973 nun war das Team zwar eindringlicher für den Erfolg motiviert, zugleich aber auch größeren Schwierigkeiten gegenübergestellt. Der Turbolader sollte mit der noch im Erprobungsstadium befindlichen K-Jetronic von Bosch harmonieren.

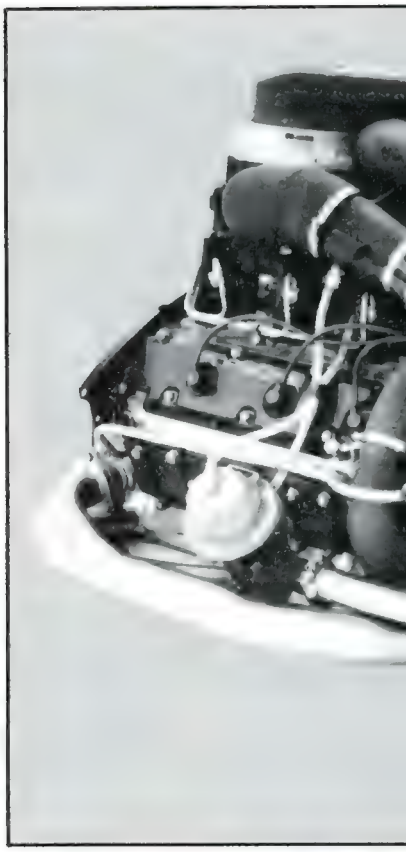
Als dann im April 1973 das erste Versuchsfahrzeug Weissachs Hallen verlassen konnte, war das Ergebnis ähnlich wie bei den früheren 917 Turbo-Experimenten: ziemlich deprimierend.

Doch der noch recht lahme Aufgalopp wirkte weder bremsend noch entmutigend. Denn zu diesem Zeitpunkt war den Entwicklern völlig klar, daß nach Abschluß aller Feinarbeiten am Motor die Bewältigung von mindestens 250 PS bevorstehe. Mehr Leistung, so fanden sie, als dem bisherigen 911 gut tut. Eine gründliche Überarbeitung des ganzen Autos war also unvermeidlich.

Ein neues Auto für den neuen Motor

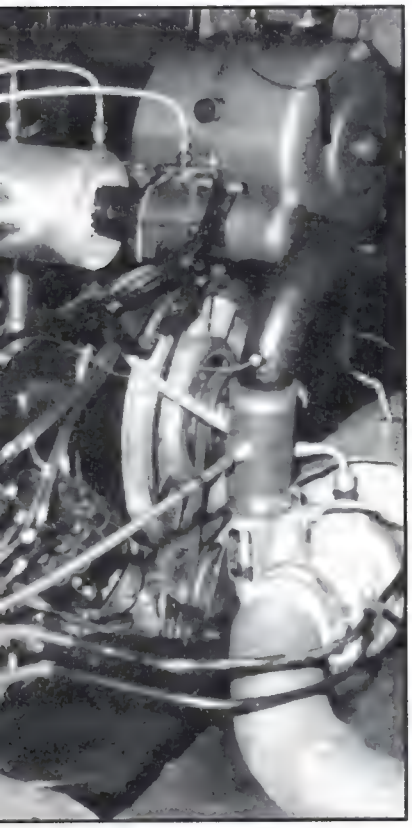
Daß der Porsche turbo schließlich die eigenständige Modellnummer 930 bekam, ist nur zu verständlich. Denn in den anderthalb Jahren zwischen April 1973 und der Vorstellung im Oktober 1974 hatte die Entwicklungsabteilung ein dickes Lastenheft zu bewältigen, dessen Auflagen den Grundtyp erheblich änderten:

- Ein neues Getriebe mit kräftiger dimensionierten Zahnrädern war wegen des auf 35 mkg angewachsenen Drehmoments ratsam, zumal Porsche auch auf gewisse Reserven für noch stärkere Wettbewerbsversionen Wert legte. Eine Auflage erschwerte die Neu-



konstruktion: Die Einbaumaße durften nicht größer sein als beim alten Getriebe.

● Die bisherige Kupplung war mit soviel Kraft ebenfalls überfordert. Sicherheitshalber entstand eine Zweischeiben-Kupplung. Aber schließlich erwies sich eine verstärkte Scheibe doch als ausreichend. Sie hatte auch im Renneinsatz genügt.



● An den Radführungen galt es, zusätzliche Fahrsicherheitsreserven für höhere Geschwindigkeitsbereiche zu mobilisieren. Der 930 erhielt eine veränderte Vorderachsgeometrie mit ausgeprägterem Antidive-Effekt. An der Hinterachse waren erforderlich: ein neues Querrohr mit versetzten Anlenkpunkten für die Schräglenker und verstärkte, entsprechend geänderte Lenker. Die neue Hinterachsgeometrie entspricht der des Porsche Turbo Rennprototyps auf der Basis des 911.

● Die Bremsen sollten ursprünglich sogar der Rennausführung (917 und Carrera RS) entsprechen. Danach war eine kleinere Ausführung mit gelochten Scheiben vorgesehen. Tatsächlich zum Einsatz kam schließlich die Anlage des Serien-Carrera, durch Alu-Sättel optimiert.

● Die Reifenprobleme des Porsche turbo beschleunigten eine Neuentwicklung. Die inzwischen serienmäßigen Pirellis in den Dimensionen 205/50–15 (vorn) und 225/50–15 (hinten) wurden eigens für den 930 konstruiert.

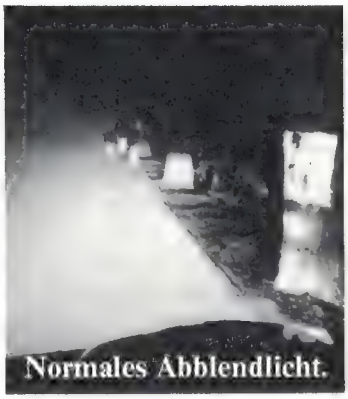
● Die Karosserie sollte beim Super-Porsche zusätzliche Aufgaben erfüllen. Sie mußte erheblich breitere Reifen bedecken und durch geringeren Auftrieb für größere Fahrstabilität sorgen. Geeignetes für beide Zwecke bot die Karosse des Car-

Der Dreiliter-Turbo-Motor (oben) machte erhebliche Änderungen am 911 nötig. Der erste Sechszylinder mit Turbolader lief schon 1970 auf einem Prüfstand bei Porsche.

Jetzt umrüsten auf H4-Halogen.

Doppelt helles Abblendlicht.

Doppelt helles Fernlicht. In einem Scheinwerfer.



Damit Nachtfahrten sicherer werden: BOSCH H4-Scheinwerfer. OSRAM Bilux® H4-Lampen. Doppelt helles Abblendlicht: Breite, helle Seitenausleuchtung durch die Spezial-Streuscheibe. Besonders wichtig, denn 50 von 60 Autominuten fahren Sie mit Abblendlicht.

Doppelt helles Fernlicht: Ein 300-Meter-Lichtteppich vor Ihrem Wagen. Sie sehen Fußgänger und Hindernisse früher.

LE 375 BMZ

OSRAM BOSCH

Porsche turbo

rera RSR mit fülligen Kotflügelverbreiterungen und imposanten Spoilern vorn und hinten. Doch galt es, hier noch für den zivilen Zweck die Sicherheits-Stoßstangen harmonisch mit dem Renngewand zu vereinen.

Mit dem Turbo in die Krise

Sechs Monate, nachdem die Entwicklung des 930 in ganzer Breite begonnen hatte, stand in Frankfurt auf der IAA das Handmuster eines Serien-Porsche mit Turbolader. Es fand neben dem publicityträchtigen Langzeitauto nur den Beifall der Feinschmecker, die es freilich mehr als Studie denn als Zukunftsmodell sahen.

Wenig später ließen dann der Nahostkrieg und die Ölkrise Zweifel daran aufkommen, ob Autos dieser Art überhaupt noch Modelle für die Zukunft sein könnten. Bei Porsche indes lief der Turbo-count-down unverzögert weiter.

Auf Kritik freilich stieß das ehrgeizige Projekt nun auch im eigenen Haus. Denn hier begann mancher die Sportwagen-Zukunft überhaupt in Frage zu stellen. Dr. Fuhrmann: „Es gab welche, die schlugen eine Umstellung auf Limousinen oder Geländewagen vor."

Die Turbo-Entwickler bekümmerte das offensichtlich überhaupt nicht. Vielmehr unternahm die Rennabteilung im November und Dezember 1973 Ausflüge nach Südfrankreich auf den Circuit Paul Richard, um Testfahrten mit einem turbogeladenen 911 Prototyp zu unternehmen. Im gleichen Versuchsprogramm lief auch der abermals erstarkte 917

Sicherheit
kann man nachträglich nicht einbauen.

DATSUN Cherry 100A
981 ccm
45 DIN-PS
140 km/h

DATSUN 120Y
1163 ccm
52 DIN-PS
145 km/h
wahlweise Automatik

Turbo, der nun aus 5,4 Litern mehr als 1000 PS schöpfte. Gänzlich unbehelligt von den Krisenfolgen freilich blieb die Versuchsarbeit nicht. Denn als der 930 genügend bei Kräften und reif für die Straßenerprobung war, gebot der Treibstoff-Notstand Sonntags-Fahrverbote sowie Beschränkungen auf 80 und 100 km/h. Porsche wurde zunächst sogar von seiten der Behörde mitgeteilt, daß die Geschwindigkeitsbegrenzung wider Erwarten auch auf der hauseigenen Versuchsstrecke in Weissach gelte. Das Hockenheimer Motodrom und der Nürburgring waren tatsächlich schon limitiert.

So hart allerdings handhabte die Obrigkeit das Sparditkat nur kurz, und noch ehe die Begrenzungen allgemein fielen, durfte Porsche auf einem Teilstück der noch nicht fertiggestellten Autobahn Heilbronn–Würzburg wieder volles Rohr fahren.

Fast 500 PS bei 2,1 Liter Hubraum hatte der 911 Turbo-Prototyp.

Mit drei Litern in die Rezession

Im März 1974 fielen in Stuttgarter Autobauerkreisen zwei grundsätzliche Entscheidungen. Daimler-Benz beschloß, das 6,9 Liter-Modell nicht auf dem Genfer Salon vorzustellen, und Porsche erhöhte den Hubraum beim Projekt 930 von 2,7 auf 3 Liter.

Ziel der Maßnahme war nicht so sehr ein weiterer Leistungsgewinn als eine Verbesserung von Drehmoment und Laufkultur. Und das entsprach der gesamten Aufgabenstellung ohnehin. Denn der Turbo war in diesem Entwicklungsstadium nicht mehr als hartes Sportgerät im Sinne der vorangegangenen Carrera, sondern als luxuriöser Grand Tourisme geplant.

Einmal auf dem Pfad zu einer absoluten Lösung ließ sich Porsche nun auch durch die allgemein schlechte Wirtschaftslage 1974 und durch die vielen Spar-Modelle allenthalben nicht mehr davon abbringen, mit einem perfekt gemachten Auto in die Preisklasse der internationalen Elite vorzudringen. Zur exclusiven Technik kam eine exclusive Ausstattung – und schließlich ein exclusiver Preis.

Und Heinz Branitzki, Mitglied des Vorstands, wischte die Zweifel aus der Vertriebsabteilung mit einem selbstsicheren Statement beiseite: „Wenn Porsche nicht in der Lage ist, dieses Spitzenprodukt zu verkaufen, wird es Zeit, aus dem Sportwagengeschäft auszusteigen." ▷

DATSUN 120Y, DATSUN Cherry 100A.

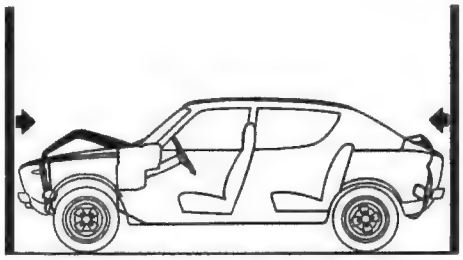
Bei ihnen ist alles serienmäßig, was Autofahren sicherer macht.

Der DATSUN 120Y und der DATSUN Cherry 100A sind wirtschaftliche, robuste Autos, die über ein ungewöhnliches Maß an konstruktionsbedingter Sicherheit verfügen.

Beide haben eine computerberechnete Fahrgastzelle, die durch vorprogrammierte vordere und hintere Knautschzonen optimal geschützt ist. Diese formstabile Fahrgastzelle ist das Ergebnis hundertfacher Crash-Tests. Selbst bei Frontalaufprall mit 50 km/h auf eine feste Wand bleibt sie weitgehend unbeschädigt. Die Monocoque-Sicherheits-Karosserie – eine fest mit der Karosserie verbundene verbindungssteife Rahmen/Boden-Gruppe – verfügt über außergewöhnlich stabile Längs- und Querträger und seitenaufpralldämpfende Türholme. Das Dach ist durch eine spezielle Rahmenkonstruktion verstärkt und bietet damit erhöhte Sicherheit beim Überschlag.

Beide Wagen haben Teleskop-Sicherheitslenksäule, 2-Kreis-Bremssystem mit Bremskraftverteiler sowie Scheibenbremsen vorn. (Der DATSUN 120Y hat zusätzlich noch einen Bremskraftverstärker.) Kontrolleuchten für das Bremssystem sind bei diesen Wagen ebenso selbstverständlich wie die Sicherheitsfrontscheibe aus Verbundglas, die heizbare Heckscheibe, eine elektrische Scheibenwischwasch-Anlage (zweistufig), Rückfahrscheinwerfer, Kopfstützen vorn (beim Cherry integriert) und eine Zwangsentlüftung, die ein Beschlagen der Scheiben verhindert und damit für gute Sichtverhältnisse sorgt. Ob Sie sich für den DATSUN 120Y oder den DATSUN Cherry 100A entscheiden – Sie erhalten auf jeden Fall einen Wagen, der nicht nur wirtschaftlich ist, sondern auch sicher und robust. Und damit sparen Sie doppelt Geld – und Nerven.

(Jeder DATSUN ist bereits für die neuen, bleiarmen Kraftstoffe ausgelegt. Seit 1972 wird in Japan Benzin mit einem Bleigehalt von 0,07 g/l gefahren, also mit nur halb soviel wie ab 1976 bei uns Vorschrift wird.)



Die Fahrgastzelle im DATSUN – optimal geschützt durch computerberechnete vordere und hintere Knautschzonen.

DATSUN

Garantie: 1 Jahr ohne km-Begrenzung

Handelsmarke der NISSAN Motor Co Ltd. Tokyo/Japan

Das Komplett-Konzept.

DATSUN gibt's in 6 Grundtypen von 1000 ccm bis 2600 ccm. Bei über 600 Vertragshändlern.
Cherry 100A, 981 ccm, 45 DIN-PS · 120Y, 1163 ccm, 52 DIN-PS · 160J, 1579 ccm, 72 DIN-PS · 180B, 1785 ccm, 88 DIN-PS · 240K GT, 2370 ccm, 113 DIN-PS · 260Z 2+2, 2547 ccm, 126 DIN-PS

DATSUN. Nissan Motor Deutschland GmbH. 4 Düsseldorf, Johannes-Weyer-Str. 1–3.
Die 4 Vertriebsgesellschaften: DATSUN Autovertrieb Deutschland-Nord GmbH, 29 Oldenburg. DATSUN Autovertrieb Deutschland-Süd GmbH, 609 Rüsselsheim.
DATSUN Autovertrieb Deutschland-West GmbH, 43 Essen. DATSUN Autovertrieb Bayern GmbH, 89 Augsburg.

Porsche turbo

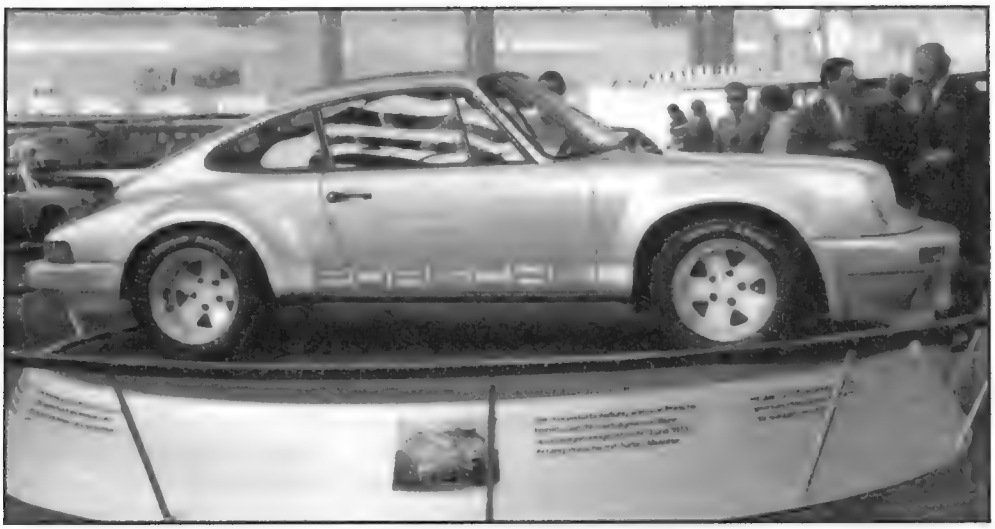
Zwei Jahre nach seiner Kiellegung wurde der Porsche turbo dann im Oktober 1974 auf dem Pariser Salon offiziell vorgestellt. Die Welt war noch nicht wieder in Ordnung, aber das mutige Bekenntnis zum Auto wurde honoriert. Der turbo – 67 000 Mark teuer – ist seither ein Verkaufserfolg.

Die Zukunft des turbo hat schon begonnen

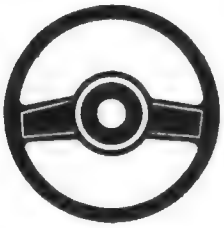
Bereitschaft zu kostspieligen turbo-Käufen zeigen selbst die vom 55-miles-speed-limit (89 km/h) geknechteten Amerikaner. Für sie entstand eine besondere, abgasentgiftete turbo-Version mit auf 240 PS reduzierter Leistung.

Die Entgiftung der US-Ausführung erfolgt unter anderem über einen Thermo-Reaktor, in dem durch Frischluftzufuhr eine Nachverbrennung der Gase in Gang gehalten wird. Dieser Brandherd vor der Turbine wirkte sich nicht – wie zunächst befürchtet – nachteilhaft, sondern höchst positiv aus: Er läßt den Turbolader rund 300 Kurbelwellenumdrehungen früher

1973: die erste Turbo-Studie auf der IAA (links). 1974: Anlauf der Turbo-Serie (Mitte). 1976: Sportversion des 930.



Mach mal Pause®



MP 3a/74

Trink Coca-Cola SCHUTZMARKE

koffeinhaltig

...das erfrischt richtig

Mattschwarz bringt Autos in Schwung

Herberts hat das prima Rallye-Schwarz – einfach zum Streichen für
● Motorhauben
● Spoiler
● Kofferraumdeckel
Und für die besonders rostanfälligen Karosserieteile „untenherum".

Herberts Perlmutt-Seidenmatt ist „in".

Bei Ihrem Farbenhändler und in vielen Warenhäusern.

aktiv werden. Die US-Motoren mit der sogenannten Sekundär-Luftpumpe sind darum im unteren Drehzahlbereich noch etwas kräftiger. Dieser Vorzug soll nun ohne Leistungseinbußen auch europäischen turbo-Käufern zugute kommen.

Eine noch bedeutend großzügigere Leistungsofferte hat Porsche im nächsten Frühjahr parat. Dann nämlich kommt eine Kleinserie von etwa 50 nach dem Reglement der Gruppe 4 präparierten 930 zur Auslieferung. Die freilich nur für den Verkehr auf Rennstrekken geeigneten Coupés werden über rund 500 PS bei 6500 U/min verfügen. Sie sind damit bei gleichem Hubraum ebenso kräftig wie ein Formel 1, dessen Motor allerdings 11 000 U/min drehen will. Der Preis für so ein starkes turbo-Stück: 100 000 Mark.

Eindeutig kostspieliger und stärker noch verspricht die zunächst nicht verkäufliche Werksversion für die neue Gruppe 5 zu werden. Von einem freizügigeren Reglement begünstigt, hat dieser Produktionswagen einige Aussichten, 650 und mehr PS an den Start zu bringen. Und mithin bestehen dann gewisse Chancen, daß sich die im Projekt 930 investierten 5,6 Millionen Mark Entwicklungskosten auch in einer sportlichen Zukunft auszahlen werden. *-cpb-*

DDB sucht Kundenberater für die beliebteste Automobil-Werbung in Deutschland.

Bei einer Befragung von Kraftfahrern (Forschungsauftrag Nr. 77 des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, 1973) hat der TÜV Rheinland den Probanden die Frage gestellt: „Welche Werbung hat Ihnen besonders gut gefallen?" Die meisten hatten dazu die kürzeste Antwort parat, die möglich ist: VW.

Wir von DDB sind verständlicherweise stolz darauf, daß das, was uns gut gefällt, auch den Anzeigenlesern und Fernsehzuschauern gut gefällt. Und wir wünschen uns natürlich einen Kundenberater, der uns dabei hilft, daß die Werbung für VW auch weiterhin die beliebteste Auto-Werbung bleibt.

Der Kundenberater, den wir suchen, sollte sich also sehr gut mit den Menschen auskennen, die Autos fahren.

Und sich auch genauso gut in der Automobil-Branche auskennen.

Er sollte in Werbe-Konzeptionen denken können und das Recherchieren, Organisieren und Termine koordinieren aus dem Effeff beherrschen.

Und wo wir gerade bei Terminen sind: Wenn es Ihnen recht ist, können Sie bei Ihrer neuen Stelle auf der Stelle anfangen. Spätestens aber zum 1. Januar 1976.

Setzen Sie sich bitte mit uns in Verbindung. Schriftlich oder telefonisch.

Doyle Dane Bernbach GmbH, Werbeagentur,
4000 Düsseldorf, Schadowstr. 48/50.
Tel.: 0211/3660293.

auto motor sport

Ratgeber

Rasselbande

Alles über Schneeketten.

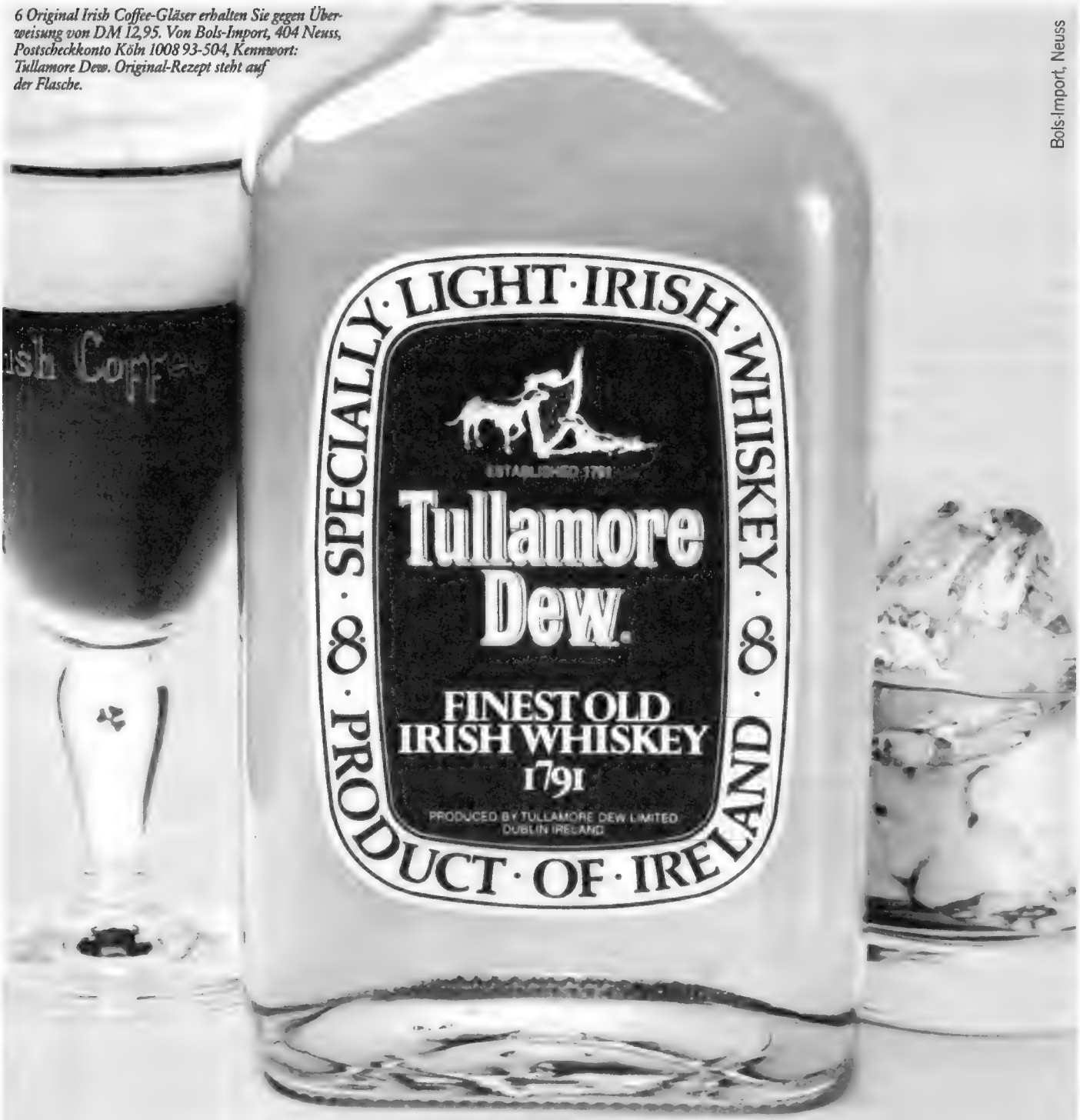
Von Werner Schruf

Schneeketten sind nach dem Verbot der Spikereifen wieder mal „in". Die Kettenhersteller melden stark gestiegenes Interesse an ihren Produkten, wenngleich „Vorsorgekäufe immer noch sehr selten getätigt werden" (RUD-Pressesprecher Jörg Ehrlinger).

Die Hoffnungen der einschlägigen Branche auf kräftige Absatzsteigerungen sind berechtigt, denn die Ungewißheit um winterliches Wetter und die Gewißheit, keine Nägel in den Reifen zu haben, lassen es ratsam erscheinen, auch in wenig gebirgigen Gegenden ein Paar Schneeketten für die Antriebsräder im Kofferraum mitzuführen. ▷

6 Original Irish Coffee-Gläser erhalten Sie gegen Überweisung von DM 12,95. Von Bols-Import, 404 Neuss, Postscheckkonto Köln 1008 93-504, Kennwort: Tullamore Dew. Original-Rezept steht auf der Flasche.

Bols-Import, Neuss



Trink Tullamore Dew. Sprich Tallemor Dju.

Den Namen des größten Irish Whiskey lernt man ganz flüssig.

Nach ein, zwei Schlückchen schmecken Sie schon: Tullamore Dew heißt „Tau vom Tulla-Moor".

Denn er stammt aus dem Irischen Hochland. Wo die Gerste golden, das Wasser klar und die Luft rein ist.

Noch ein Schluck und Sie merken: Tullamore Dew schmeckt so iresinnig gut, daß man nie aus der Übung kommt.

Tullamore Dew. Der Iresinnige Whiskey.

Schneeketten

Analog zu den Reifen gibt es auch auf dem Schneeketten-Sektor unterschiedliche Bauarten. Die in den letzten

Kettenarten: drei Grundsysteme

Jahren auf diesem Gebiet geleistete Entwicklungsarbeit ist allerdings vergleichsweise gering, denn die marktbeherrschenden Hersteller Erlau, RUD, Thiele und Pewag beschränkten sich im wesentlichen auf günstigere Montagebedingungen und Modifizierung vorhandener Kettensysteme.

Generell lassen sich Gleitschutzketten in drei Kategorien einteilen:

- Leiterkette
- Zickzackkette
- Spurkreuzkette

Die technisch längst veraltete Leiterkette stellt die primitivste und zugleich billigste Ausführung dar. Das leiterförmige, nur aus Querständen bestehende Kettennetz sichert lediglich bei Geradeausfahrt ausreichende Traktion. Beim Kurvenfahren dagegen bewirkt diese Kette so gut wie keine Verbesserung der Seitenführung, und auch beim Bremsen liefert sie schlechte Resultate.

Bei der Zickzackkette, einer Weiterentwicklung der Leiterkette, verlaufen die Gliederstränge schräg über den Reifen. Auch ihre Stärke liegt hauptsächlich in der befriedigenden Traktion, während sie in puncto Seitenführung und Bremsverhalten nur geringfügig besser abschneidet als die Leiterversion. Diese beiden Kettenarten zeichnen sich

Probleme bereitet häufig die Kettenmontage. Einfach sind jene Ausführungen zu montieren, die nach alter Väter Sitte am Reifen festgeklemmt und aufgefahren werden (links). Endlos-Ketten und die Exemplare, bei denen der auf die schlecht zugängliche Radinnenseite gehörende Haken in frühem Montagestadium geschlossen wird (unten), müssen über das Rad gestülpt werden — hier sind Probemontagen nach der Bedienungsanleitung ratsam.

Fotos: Seufert

Preise gängiger Schneeketten*)

Fabrikate / Preise, Dimensionen		155—13	165—13	185/70—13	175—14	155—15
Erlau	Export (Leiter)	—	131,—	—	144,—	131,—
	Olympia (Spurkreuz)	218,—	218,—	—	215,—	215,—
	Euromont (Spurkreuz)[1]	306,—	306,—	306,—	322,—	309,—
Pewag	Alaska S (Spurkreuz)	224,—	224,—	229,—	229,—	229,—
	Austro SV (Schrägspur)[2]	329,—	329,—	333,—	333,—	333,—
RUD	Leiterkette	120,—	122,—	—	135,—	131,—
	Favorit (Spurkreuz)	209,—	213,—	220,—	238,—	220,—
	Kantenspur[3]	311,—	329,—	346,—	333,—	330,—
Sintac	2000[4]	193,—	193,—	204,—	204,—	204,—
Thiele	Leiterkette	129,—	131,—	140,—	144,—	140,—
	Eifelspur Super (Spurkreuz)[5]	297,—	304,—	311,—	315,—	311,—

*) = Preis pro Paar einschließlich Mehrwertsteuer; [1]) = baugleiche Kette (Europa) mit anderer Montage (Auffahr-Methode) ca. 7 Prozent billiger; [2]) = baugleiche Kette (Austro V) mit kleinerem Drahtquerschnitt ca. 15 Prozent billiger; [3]) = ähnliche Kette (Kantenspur Super) mit zusätzlichen Greifstegen zum gleichen Preis lieferbar; [4]) = Kunststoff-Kettennetz; [5]) = wahlweise als geteilte oder Endlos-Kette montierbar.

UKW-Programm oder eigenes Cassetten-Programm!
Mit diesem Gerät empfangen Sie alle UKW-Sender, Sie können sich das Programm aussuchen, das Ihnen zusagt. Entspricht keines Ihren Wünschen, schalten Sie einfach auf „Cassette" um und können nun Ihr eigenes Musik-Programm gestalten – sogar in Stereo! Autofahrten werden jetzt nie mehr langweilig.

Bestechend — die Kombination:
Radio mit UKW und Cassetten-Stereo-Anlage in einem Kompakt-Gerät vereint, das nur 17,8 x 5,5 x 16,5 cm groß ist und unter jedes Armaturenbrett oder in jede Mittelkonsole paßt.

Vollendet — das Gerät:
Große, übersichtliche Senderskala, Senderwahlknopf, Klangschalter für „hoch" und „tief", Lautstärkeregler für jeden Lautsprecher extra, Wahlschalter Radio/Cassette, Drucktasten für schnellen Vorlauf und Auswurf der Cassette. 3 integrierte Schaltkreise, 7 Transistoren und 7 Dioden. Anschluß für alle 12-Volt-Autobatterien mit Minus auf Masse. Ausgangsleistung max. 2 x 3 Watt – das ist auch für den größten Autoraum eine Superleistung.

Ideal — die Lautsprecher:
Mit ihren schrägen Boxen im modernen schwarzen Design haben die Aufbaulautsprecher eine optimale Klangabstrahlung. Selbstverständlich entsprechen sie der Leistung des Gerätes.

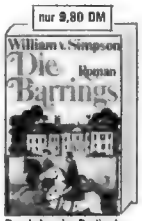
Kinderleicht — der Einbau:
Ein steckfertig vorbereiteter Kabelsatz wird mitgeliefert, der das Gerät mit den Lautsprechern und der Antenne verbindet. Selbst Amateuren unter den Bastlern wird das Anbringen des Gerätes keine Schwierigkeiten bereiten. Einbau-Anleitung liegt bei! Und notfalls wird Ihnen auch Ihr Tankwart dabei helfen.

Sensationell — der Spar-Preis:
Denn zum genannten Preis gehört Ihnen diese komplette Anlage fürs Auto, also Radio mit UKW und Cassetten-Stereo-Anlage samt 2 Lautsprechern – mit der ungewöhnlich langen Garantiezeit von 12 Monaten! Warum machen wir Ihnen so ein günstiges Angebot?

nur 10,80 DM

Unter höchst merkwürdigen Umständen kommen sie auf ein Seeräuberschiff. Ein pikant-frecher Roman des 18. Jahrh.! 223 Seiten, Ganzleinen
Best.-Nr. 8037

nur 9,80 DM



Das Leben im Berlin der Kaiserzeit und auf einem Rittergut in Ostpreußen bilden die Kulissen dieses Familienromans. 768 Seiten
Best.-Nr. 8034

nur 6,– DM

Diamanten sind weg: Wert 1 Million Pfund. Die heiße Spur – ein Mädchenpensionat, 3 ermordete Lehrerinnen! 192 Seiten, gebunden
Best.-Nr. 5564

nur 11,80 DM

In der exotisch-erotischen Atmosphäre von Bangkok gibt sich Emmanuelle neuartigen Wonnen der Lust hin... 240 Seiten, Ganzleinen
Best.-Nr. 8195

nur 8,80 DM

Dieser weltberühmte Problem- und Familienroman gehört zu den Hauptwerken des Nobelpreisträgers von 1962. 704 Seiten, Ganzleinen
Best.-Nr. 5040

nur 19,80 DM

Die Luxusyacht explodiert – alles tot. Selbstmord des Besitzers? Ein Versicherungsdetektiv sucht Beweise. 640 Seiten, Ganzleinen
Best.-Nr. 8089

Club-Preise sind garantiert Spar-Preise!

Bertelsmann

bietet Ihnen zur Begrüßung als Beweis ein Auto-Radio mit Cassetten-Stereo-Anlage

Exklusiv nur bei Bertelsmann

Einführungsangebot für neue Club-Mitglieder

für nur 145,– DM

Zahlung: 1 x 28,60 DM danach 6 x 19,40 DM

12 Monate Werks-Garantie

Unser kostenloses Geschenk für Sie:

Allen Bestellern, die den Coupon (vollständig ausgefüllt) innerhalb der nächsten 14 Tage einsenden, schenken wir eine unbespielte Cassette, auf die Sie selbst Musik (oder anderes) von 60 Minuten Spieldauer aufnehmen können. Diese sogenannte Leer-Cassette dürfen Sie auf jeden Fall behalten, auch wenn Sie von der „Kauf-ohne-Risiko"-GARANTIE Gebrauch machen und auf die vielen Club-Vorteile verzichten wollen.

Ja – es lohnt sich schon, im Club zu sein!

Nicht nur, weil dieses Einführungsangebot so enorm günstig ist, sondern auch der vielen Vorteile wegen, die ihnen eine Club-Mitgliedschaft bietet.

Wir möchten Sie einladen,
unseren Freizeit-Club kennenzulernen! Überzeugen Sie sich – durch dieses Einführungsangebot – von den vielen Vorteilen, die Millionen Club-Mitglieder vor ihnen schon erkannt haben.
Nutzen Sie diese einmalige Gelegenheit!
Denn wir haben ihnen ja noch mehr zu bieten als nur ein preisgünstiges Gerät.

Hier die wichtigsten Vorteile im Bertelsmann Lesering:

1. Club-Preise sind Spar-Preise!
Denn bei einer großen Mitgliederzahl können auch hohe Auflagen und große Mengen hergestellt werden, die dadurch so enorm preiswert sind.

2. Riesenauswahl an Büchern, Schallplatten, MusiCassetten für jeden Geschmack!
Fast 1000 Titel zählt der Club-Katalog in jedem Vierteljahr, darunter allein mehr als 100 Neuerscheinungen. Auch Bücher fürs Hobby.

3. Mehr Freude an der Freizeit!
Daher gibt es außerdem ein großes Angebot von Stereo-Anlagen, Radio- und Phonogeräten, Spielen und anderen Dingen, die die Freizeit noch schöner machen.

4. Spannung und Unterhaltung im Kino!
Club-Mitglieder und ihre Gäste können sich „Die besten Filme der Welt" für nur 3,– DM auf allen Plätzen ansehen.

5. Club-Reisen sind Erlebnis-Reisen!
Verwandte und Bekannte in aller Welt besuchen, einen Traumurlaub erleben, Weltstädte kennenlernen, Ferien im Appartement an der See oder in den Bergen verbringen – alles zu günstigen Club-Preisen.

6. Unbeschränkte Einkaufsmöglichkeiten Überall und immerzu!
Club-Mitglieder können aus dem Club-Angebot kaufen, so viel sie nur wollen – entweder per Bestellkarte (aus dem Club-Katalog) oder direkt in einem Club-Center (über 150 Ladengeschäfte mit dem gesamten Club-Programm) oder durch den Telefon-Service (Tag und Nacht).

7. Wertvolle Prämien!
Jedes Club-Mitglied hat das Recht, Freundschaftswerbungen abzuschließen, also einen Außenstehenden von den Vorteilen einer Club-Mitgliedschaft zu überzeugen. Dafür gibt es z. B. einen Cassetten-Recorder oder ein komplettes Kaffeeservice oder andere tolle Prämien.

8. Glasklare Club-Vereinbarungen sichern alle diese Vorteile!
Lesen Sie selbst im Coupon nach: keine Aufnahmegebühren, keine festen Beiträge, statt dessen eine Mindestabnahme von nur 15,– DM im Vierteljahr. Darauf werden Ihre Zahlungen für den ersten Club-Einkauf sogar angerechnet – und Sie haben in den ersten 6 bzw. 3 Monaten Ihrer Club-Mitgliedschaft keine weitere Kaufverpflichtung mehr. Zum Ablauf des 1. Mitgliedsjahres können Sie bereits wieder austreten.

Unter diesen MusiCassetten, Schallplatten und Büchern können Sie wählen:
Entweder zusätzlich zum Auto-Radio mit Cassetten-Stereo-Anlage oder auch allein, wenn Sie an dem Gerät nicht interessiert sind.

nur 9,80 DM

Die eurasische Ärztin will keinen Mann mehr lieben! Sie bekämpft ihre Gefühle für den Engländer – und unterliegt doch. 416 Seiten, gebunden
Best.-Nr. 6112

nur 7,80 DM

Udo Jürgens, Gilbert Bécaud, Petra Pascali, Adamo, Tony Marshall, Rex Gildo, Manuela u. a.
Best.-Nr. 63 057

als MusiCassette nur 9,80 DM **Best.-Nr. 69 861**

nur 29,70 DM

50 Stars bringen 50 Hits aus den Jahren 1950–1975. Kassette mit 3 Langspielplatten
Best.-Nr. 63 445

als MusiCassetten nur 33,– DM **Best.-Nr. 69 737**

nur 16,80 DM

Rosamunde • Wenn die ersten Blumen blühn • Zum Städtel hinaus • Rauschende Birken • u. a
Best.-Nr. 63 774

als MusiCassette nur 17,50 DM **Best.-Nr. 69 856**

nur 11,80 DM

Einen Aufschneider nannte man den Venezianer, als er die phantastischen Abenteuer seiner 24jährigen Chinareise erzählte.
384 Seiten, 45 Fotos, Ganzleinen
Best.-Nr. 2094

nur 16,80 DM

Old Man Moses • Mama Loo • We Are Goin' Down Jordan • Mexiko • Rock My Soul • u.a.
Best.-Nr. 63 780

als MusiCassette nur 16,80 DM **Best.-Nr. 69 859**

nur 9,80 DM

20 volkstümliche Hits: Es war im Bohmerwald • Hoch auf dem gelben Wagen • u.a.
Best.-Nr. 63 064

als MusiCassette nur 11,80 DM **Best.-Nr. 69 778**

nur 17,50 DM

Tampico • Es blies ein Jager wohl in sein Horn • Ännchen von Tharau • u.a.
Best.-Nr. 63 773

als MusiCassette nur 18,75 DM **Best.-Nr. 69 846**

Kauf-ohne-Risiko GARANTIE:

Sie können 1 Woche lang in aller Ruhe überlegen, ob Ihnen das Gerät bzw. die MusiCassetten/Schallplatten/Bücher und unsere Club-Leistungen zusagen. Wollen Sie wirklich auf alle Club-Vorteile verzichten, reicht es, wenn Sie uns dies spätestens am 8. Tag nach Erhalt der Lieferung schriftlich mitteilen. Sie schicken dann – auf unsere Kosten – das Gerät bzw. die MusiCassetten/Schallplatten/Bücher zurück, und wir überweisen Ihnen Ihre erste Zahlung. Damit ist alles erledigt. Das garantiert die

Gemeinschaft der Buch- und Schallplattenfreunde KG, 4830 Gütersloh 1, Eickhoffstraße 14-16, Postfach 5555.

Prüfen Sie also völlig ungezwungen alle Vorteile dieses Club-Angebotes. Es macht mehr aus Ihrer Freizeit!

Überzeugen Sie sich selbst, daß wir nicht zuviel versprochen haben!
Der einfachste Weg dazu: Sie füllen gleich den Coupon aus und schicken ihn noch heute ab – auch unfrankiert, wenn keine Marke zur Hand ist.

Noch-nie-so-günstig-Coupon

Gemeinschaft der Buch- und Schallplattenfreunde KG, 4830 Gütersloh 1, Eickhoffstraße 14-16, Postfach 5555 23213

Club-Vereinbarungen zwischen mir und der Gemeinschaft der Buch- und Schallplattenfreunde KG:

Wenn ich meinen ersten Club-Einkauf nach Ablauf der „Kauf-ohne-Risiko"-Frist behalte, werde ich dadurch bei ihnen Mitglied im Bertelsmann Lesering für zunächst nur ein Jahr. Den genauen Mitgliedschaftsbeginn ersehe ich aus dem Club-Ausweis, den Sie mir zusenden. Möchte ich nicht mehr im Club bleiben, kann ich zum Ende des jeweiligen Mitgliedsjahres austreten, wenn ich dies 3 Monate vorher schriftlich mitteile. Sonst bleibe ich für je ein weiteres Jahr Club-Mitglied.
Zu Beginn jedes Vierteljahres erhalte ich den neuen Club-Katalog. Aus diesem Angebot kaufe ich, so oft und so viel ich will, mindestens jedoch für 15,– DM im Vierteljahr (Einkaufsmöglichkeit per Bestellkarte oder direkt im Club-Center). In den ersten 6 Monaten (bei Kauf des Gerätes) bzw. 3 Monaten (bei Kauf von nur MusiCassetten/Schallplatten/Büchern) meiner Club-Mitgliedschaft bin ich aber nur zur Bezahlung meines ersten Club-Einkaufs verpflichtet. Kaufe oder bestelle ich vom 3. bzw. 2. Vierteljahr an nicht bis zu der im jeweiligen Club-Katalog genannten Frist, gilt ihr Hauptvorschlagsangebot als bestellt. Mit jeder Bestellung wird selbstverständlich auch der Kaufpreis fällig. Alles Bestellte oder Gekaufte wird mein Eigentum, sobald ich es vollständig bezahlt habe.
Ich bin außerdem mit Folgendem einverstanden: Die Vertragsgemeinschaft, Inh. R. Mohn, in Rheda-Wiedenbrück kann mich als Club-Mitglied betrauen und wird dann auch mein Vertragspartner. Wenn ich mit Abnahme oder Bezahlung in Verzug gerate, werden alle Mindestkaufbeträge von 15,– DM pro Vierteljahr bis zum nächstmöglichen Ablauf der Mitgliedschaft in einer Summe fällig. Habe ich dann nach Abzug meiner eventuellen Zahlungsverpflichtungen für bezogene Waren noch ein Guthaben, kann ich dafür natürlich aus dem Club-Angebot kaufen. Erfüllungsort und Gerichtsstand (für ein eventuelles Mahnverfahren) ist wahlweise Rheda-Wiedenbrück oder Gütersloh

Gemeinschaft der Buch- und Schallplattenfreunde KG

1 Mein erster Club-Einkauf:
☐ **ein Auto-Radio mit Cassetten-Stereo-Anlage,** Best.-Nr. 95205
Preis: 145,– DM (+ 2,20 DM Versandkostenanteil = 147,20 DM)
Zahlung: 1 x 30,80 DM (28,60 DM + 2,20 DM Versandkostenanteil)
Diese erste Zahlung erfolgt:
☐ per beigefügtem Scheck (der einfachste Weg!)
☐ per Zahlkarte an das Postscheckamt Hannover, Konto-Nr. 1440 10-300 (bei Einsendung des Coupons)
☐ per Nachnahme bei Erhalt der Sendung
Danach 6 mtl. Zahlungen zu je 19,40 DM.
Zusätzlich bestelle ich bereits heute folgende MusiCassetten/Schallplatten/Bücher:

Best.-Nr._____ Best.-Nr._____ Best.-Nr._____
(Diese Bestellung wird sofort nach Ablauf der „Kauf-ohne-Risiko"-Frist ausgeliefert!)
☐ **nur MusiCassetten/Schallplatten/Bücher** aus ihrem Angebot:

Best.-Nr._____ Best.-Nr._____ Best.-Nr._____
Ich werde diese laut mitgeschickter Rechnung (+ 1,50 DM Versandkostenanteil) bezahlen.
(Zutreffendes habe ich angekreuzt bzw. eingetragen)

2 Mein Geschenk erwarte ich mit der Lieferung!

Kauf-ohne-Risiko-GARANTIE:
Ich kann diesen ersten Club-Einkauf innerhalb von 1 Woche ab Erhalt der Lieferung schriftlich rückgängig machen. Es genügt, wenn ich die Mitteilung innerhalb der genannten Frist absende an die Vertragsgemeinschaft, Inh. R. Mohn, 4840 Rheda-Wiedenbrück, Ringstraße 16-20. Danach schicke ich – auf ihre Kosten – das Gerät bzw. die MusiCassetten/Schallplatten/Bücher zurück und Sie überweisen mir meine erste Zahlung (ohne Versandkostenanteil). Damit ist alles erledigt. Ein Doppel dieses Coupons erhalte ich mit der Lieferung. Ich bestätige durch meine Unterschrift, daß ich Ihre Kauf-ohne-Risiko-GARANTIE zur Kenntnis genommen habe:

Datum _____ X Unterschrift (für Minderjährige unterschreibt d. gesetzl. Vertreter)
Hier ist meine Anschrift (bitte in Druckbuchstaben):
Vor- und Zuname _____ Alter _____
Postleitzahl/Wohnort _____ Telefon _____
Straße/Hausnummer _____ Beruf _____
Datum _____ X Unterschrift (für Minderjährige unterschreibt d. gesetzl. Vertreter)
▶ **Wichtig:** Bitte 2 Unterschriften, damit wir umgehend ausliefern können!

Test-Urteile

ERLAU-Pkw-Schneeketten *Europa und Euromont:*

Erlau Steg-Ring-System

1970 **Stiftung Warentest:**
»Einzige Kette mit Test-Qualitätsurteil sehr gut« – *Erlau-Europa*

1970 **DM:**
»Spitzenreiter im Test: *Erlau-Europa* – sehr empfehlenswert«

1973 **TCS-Touring-Club Schweiz:**
»Die besten Qualitätsergebnisse mit dem Urteil sehr gut erzielten *Erlau-Euromont* . . . «

1974 **Gute Fahrt:**
»Beste Kette im Test« – *Euromont*

1974 **TÜV Rheinland e. V.:**
»Die *Erlau-Europa* entspricht der ECE-Empfehlung, Stand: 1973.«

...und mit welcher Schneekette fahren Sie nach dem Spike-Verbot?

Der Kfz-Fachhandel berät Sie gerne!

D-7080 Aalen/Württ.
Postfach 1226

Erlau AG®

Schneeketten

durch niedrige Preise aus und sind als Notbehelf für kurze Distanzen, nicht aber für längerfristigen Einsatz auf kurvenreichen Strecken geeignet.

Am meisten verbreitet ist die Spurkreuzkette, eine im Aufbau moderne und vor allem leistungsfähige Schneekette mit guten Allroundeigenschaften. Den Namen verdankt sie ihrer Netzstruktur: Sie setzt sich aus mehreren X-förmigen Kreuzen zusammen, deren Ober- und Unterteile jeweils durch einige längs angeordnete Zwischenglieder miteinander verbunden sind.

Bei den Spitzenprodukten der Firmen Pewag (Schrägspurkette) und RUD (Kantenspurkette) handelt es sich um modifizierte Ableger der herkömmlichen Spurkreuzkette. Hier sind die im X-förmigen Kreuz ursprünglich in Reifenmitte längs eingefügten Verbindungsstränge versetzt angeordnet – nämlich schräg, beziehungsweise seitlich längs. Diese Maßnahmen dienen in erster Linie einer Verbesserung der Spurtreue.

Was die Fahreigenschaften betrifft, so sind die Unterschiede zwischen den drei differenten Spurkreuz-Versionen generell sehr gering. Alle drei Ausführungen bieten in Haftung, Bremsvermögen, Seitenführung und Spurtreue sehr gute Ergebnisse und sind den Billig-Ketten auch im Abrollkomfort deutlich überlegen.

Den Vorzug erhöhter Griffigkeit bieten einige Pewag- und Erlau-Ketten, deren Glieder teilweise aus kantigen Profilen bestehen. Besonders ausgeprägte Kantigkeit weisen die baugleichen Erlau-Ketten Europa und Euromont auf. Die einzelnen Stränge setzen sich abwechselnd aus Ringen und senkrecht zur Lauffläche stehenden Stegen zusammen – ein solches System vermittelt die beste Traktion.

Weniger gute Resultate auf fester Schneedecke oder Eis verspricht die aus einem engmaschigen Kunststoffnetz bestehende Kette Sintac 2000. Sie bietet lediglich auf matschiger und trockener Fahrbahn höhere Laufruhe und wesentlich bessere Fahrstabilität als die herkömmlichen Stahlketten.

Auf trockener Straße sollte mit Ketten übrigens nicht schneller als 50 km/h gefahren werden. Denn mit steigendem Tempo nehmen auch Verschleiß und Gefahr eines Gliederrisses rapide zu. Und auch der Fahrsicherheit zuliebe empfiehlt es sich, die Ketten auf kürzeren schneefreien Etappen zu demontieren.

Zur Vereinfachung der Montage haben sich die Hersteller in den letzten Jahren verschiedene Montagesysteme und -kniffe einfallen lassen, die freilich nicht immer

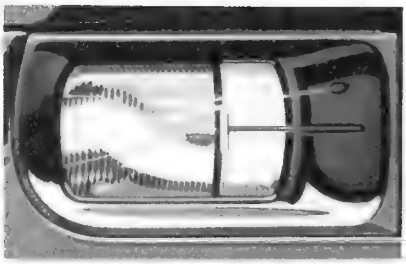
Montage: mit Haken und Ösen

der Weisheit letzter Schluß sind. Sie sind es vor allem meist dann nicht, wenn eine ausführliche Bedienungsanleitung zu Rate gezogen werden muß, oder wenn Probemontagen in der geheizten Garage unentbehrlich werden.

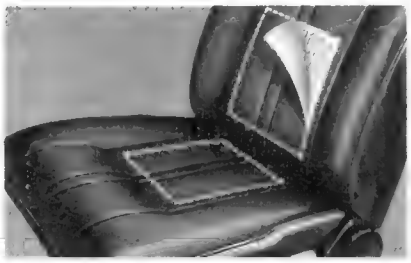
Zu den besten, weil einfachsten und vor allem übersichtlichsten Systemen gehört nach wie vor das Auffahren der Kette auf den Reifen mit Hilfe eines Klemmbügels. Die Kette muß zuvor säuberlich hinter dem Rad ausgelegt werden. Nach einer Radumdrehung sind dann noch zwei Haken zu schließen – einer auf der Radinnenseite, was lange Arme und etwas Geschick erfordert, der andere auf der Radaußenseite. ▷

Meinung:

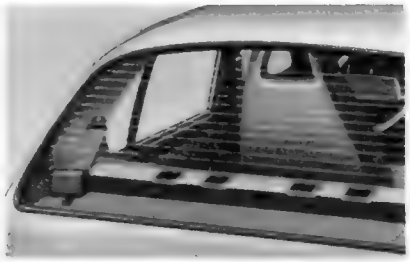
„Der Saab 99 ist ein ausgesprochenes Winterauto, weil er Frontantrieb hat und weil er für arktische Verhältnisse gebaut ist."



Die Scheinwerferwisch- und -waschanlage gehört seit Jahren zur Serienausstattung jedes Saab.



Die elektrische Fahrersitzheizung schaltet sich automatisch bei weniger als +14° ein und bei angenehmen +27° aus.



Doppelt beheizte Heckscheibe: elektrisch zum schnellen Enteisen und durch Warmluft zum Beschlagfreihalten.

Bekannt ist:

Schweden ist ein Land mit besonders harten und langen Wintern. Und ein Land mit großen Entfernungen, die vielfach auf unbefestigten Straßen, ohne Reparaturwerkstatt in der Nähe, zurückgelegt werden müssen. Ein Automobil, das in einem solchen Land erfolgreich sein will, muß schon etwas mehr bieten an Sicherheit und Zuverlässigkeit, als der Durchschnitt.

Darum ist der Saab 99 mit allem ausgestattet, was das Fahren zu jeder Jahreszeit und bei allen Fahrbahnverhältnissen zu einem sicheren Vergnügen macht.

Wenn dieses Vergnügen auch nicht ganz billig ist – Sie erhalten mit einem Saab 99 jedoch auch alles, was gut und teuer ist.

SAAB Deutschland GmbH, 6 Frankfurt/Main 56 (Niedereschbach), Berner Str. 89, Tel. 0611/501056

SAAB Deutschland GmbH
6 Frankfurt/Main 56, Berner Straße 89
Bitte senden Sie mir
Unterlagen über den Saab 99.

Name

Anschrift

AMS 75/23

SAAB

Viel Vernunft und viel Vergnügen

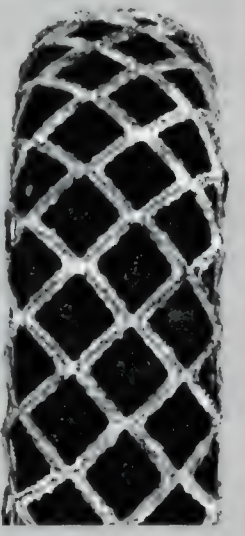
Die wichtigsten Kettensysteme

Die Leiterkette (Typ: RUD) ist die billigste Schneekette. Sie garantiert ausreichende Traktion, ist aber in der Seitenführung mangelhaft.

Die Spurkreuzkette (Typ: Erlau Europa) bietet ausgezeichnete Griffigkeit beim Beschleunigen und Bremsen sowie gute Seitenführung.

Die Kantenspurkette (Typ: RUD) wurde speziell für Gürtelreifen entwickelt und bietet etwa gleich gute Eigenschaften wie eine Spurkreuzkette.

Die Schrägspurkette (Typ: Pewag Austro SV) gehört zur Kategorie der Spurkreuzketten und verfügt über gute Allround-Eigenschaften.



Die Kunststoffkette (Typ: Sintax 2000) ist Stahlketten auf festgefahrener Schneedecke und auf Eis in der Traktion unterlegen.

Schneeketten Marke Nordland
Eifelspur-Super

Auto-Profis wissen warum!
Fragen Sie Ihren Fachhändler!

Informationsmaterial durch
AUGUST THIELE, 586 ISERLOHN-KALTHOF, POSTFACH 80 40

4 Boxen. Denn 4 Ecken hat jedes Zimmer.
Erst mit der Fasett ist Ihre Anlage komplett.
Die mobile Box für die toten Ecken.

DIE TANDBERG HIFI FAMILY

Schneeketten

Nach diesem Schema werden mit Ausnahme der Erlau Euromont und RUD Kantenspur alle gängigen Stahlketten montiert.

Der Firma RUD war diese Montage schon lange ein Dorn im Auge, weil man sich beim Schließen des Innenhakens häufig schmutzige Ärmel einhandelt. Sie brachte deshalb ihr Top-Modell Kantenspur als Endlos-Kette auf den Markt, versehen mit einem Montagescheck im Wert von 3,50 Mark. Sein Nutzen: Wer trotz ausführlicher Bedienungsanleitung die Kette nicht auf den Reifen zwingt, kann sich gegen Abgabe des Schecks die Montage von einem Tankwart kostenlos zeigen lassen.

Die Montage der RUD Kantenspur sollte zu Hause geübt werden. Das gilt auch für die Erlau Euromont und die (wahlweise auch auffahrbare) Thiele Eifelspur Super, bei denen schon im Anfangsstadium der Montage die Innenkette in griffgünstiger Position zusammengehakt wird. Alle drei Ketten müssen über das Rad gestülpt werden, wobei darauf zu achten ist, daß sie nicht nach hinten über die Achse fallen. Dann muß bei der Kantenspurkette das Rad demontiert werden, die anderen Ketten lassen sich wieder auseinanderhaken.

Am besten werden Ketten frühzeitig montiert, solange die Straße noch eben verläuft. Bei der Sintac 2000 ist das Bedingung, denn sie läßt sich nur bei aufgebocktem Wagen auflegen. Und selbst dann gibt es Probleme, weil auf der Radinnenseite mehrere Haken geschlossen werden müssen. Dafür braucht die mit einem außen angebrachten Gummi-Zentrierelement versehene Synthetik-Kette nicht nachgespannt zu werden, was normalerweise nach etwa 100 Metern Fahrt erforderlich ist. Stahlketten dürfen nicht zu fest gespannt werden – sie müssen auf dem Reifen wandern können.

Die meisten Ketten sind übrigens beidseitig verwendbar, was ihre Lebensdauer erhöht. Wer den Wagen wechselt, braucht nicht gleich neue Schneeketten zu kaufen: Gegen geringe Gebühr verlängern, kürzen oder reparieren die Hersteller gebrauchte Ketten, bei Bedarf wird auch eine Neuverzinkung vorgenommen. Nach Benutzung werden Ketten einfach in heißem Wasser gewaschen und anschließend getrocknet. Die Exemplare, die auf das Rad aufgefahren werden, rollt man am besten in einen langen Tuchstreifen ein – sie sind dann bei Bedarf rasch ausgelegt und brauchen nie entwirrt zu werden.

Die häufig angepriesenen Anfahrhilfen vermögen eine Schneekette nicht zu ersetzen. Denn mit ihnen läßt sich nur ein festgefahrenes Auto wieder flott machen. Für längere Strecken sind sie dagegen wegen ihrer schlechten Komfort- und Fahreigenschaften ungeeignet.

Die moderne Schneekette stellt eine gute Alternative zum Winterreifen dar. Wer die Montage nicht scheut, ist mit modernen Stahlgürtelreifen und einem Satz Ketten für die Antriebsräder im Kofferraum gut gerüstet. In diesem Fall kommt freilich nur eine moderne, teure Markenkette in Frage. Außerdem gilt: rechtzeitig einkaufen; beim ersten Schneefall werden Ketten rasch Mangelware.

WEBASTO

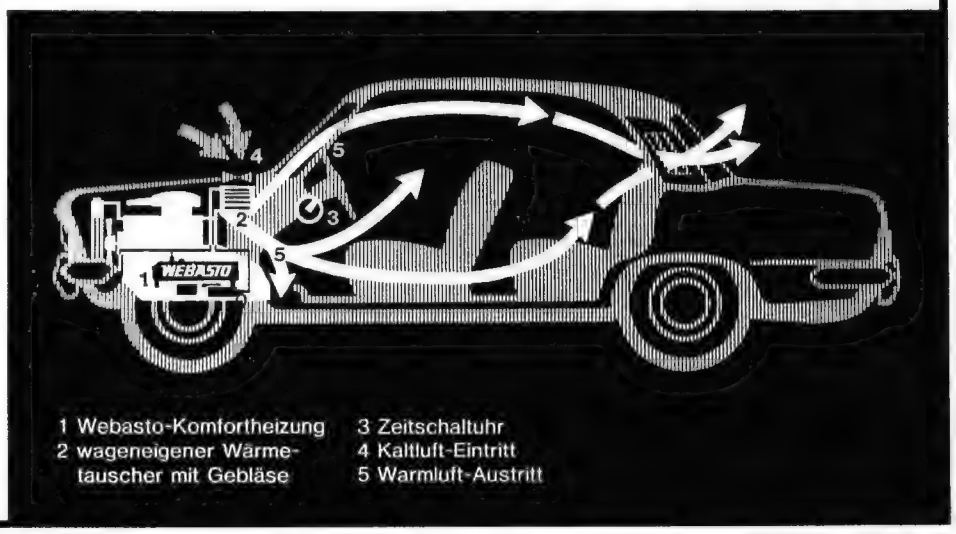
Außen 15° Minus. Innen Behaglichkeit auf Abruf.

Eine Webasto-Komfortheizung bringt Wärme für Innenraum und Motor, wann immer Sie wollen. Stellen Sie abends Ihren Wagen ab und die Zeitschaltuhr der Webasto-Heizung ein. Am nächsten Morgen steigen Sie in einen behaglich beheizten Wagen mit klaren Scheiben, aufgetauten Türschlössern und starten den auf Betriebstemperatur gebrachten Motor. Vergessen sind Eisschaber, klamme Finger und der schädliche Kaltstart.

Ihrer Sicherheit, Gesundheit und Ihrem Motor zuliebe – Webasto-Komfortheizung

Wir senden Ihnen gern Prospekte und Preisunterlagen und nennen Ihnen Einbau- und Servicestellen in Ihrer Nähe.

Webasto-Werk W. Baler KG
8031 Stockdorf bei München
Telefon: (089) 8 57 20 11
Telex: 05 23 647



1 Webasto-Komfortheizung
2 wageneigener Wärmetauscher mit Gebläse
3 Zeitschaltuhr
4 Kaltluft-Eintritt
5 Warmluft-Austritt

Wir haben über

2 Millionen

Projektoren

fotografieren BRAUN projizieren

gebaut. Das muß seinen Grund haben! Das perfekte, zuverlässige, umfangreiche Projektionssystem für Flach- und Rundmagazine. Vergleichen Sie deshalb nicht nur den Preis, sondern achten Sie bei der Diaprojektion auf Leistung, Technik und Bedienungskomfort. Alle Geräte mit 2jähriger Garantie.

Paximat INTERNATIONAL

Diaprojektoren

Informieren Sie sich bei Ihrem Foto-Fachhändler. Prospekte erhalten Sie von uns.

CARL BRAUN CAMERA-WERK
85 Nürnberg, Muggenhofer Str. 122 Abt. 7

Leser über ihre

Innocenti Mini Cooper, Citroen 2 CV 6, VW Käfer,

Innocenti Mini Cooper

Baujahr 1974

Das gute Fahrverhalten wurde beeinträchtigt durch einige Mängel. Bei Kilometer 15 000 Bruch eines Kipphebels und nach 25 000 Kilometer Einlaßventil abgerissen. Das Ventil durchschlug den Kolben und beschädigte die Zylinderwandung und den Zylinderkopf. Nach diesem Schaden war ein neuer Motor fällig – Preis mit Einbau DM 3382,–. Außer diesem Schaden traten noch folgende Störungen und Mängel auf: Bei starkem Regen Wasser in Fußraum und Kofferraum, starke Unwucht beider Vorderräder trotz genauestem Wuchten, störende Geräusche am Heizungshebel, im Tachometer und an der Befestigung sämtlicher Armaturen. Weiterhin brach die rechte Fensterkurbel ab, der Rückspiegel fiel herunter und die Scheibenwaschpumpe war defekt. Außerdem starke Ölverluste aus den Dichtungen des Differentialgetriebes. Dies wurde beim Einbau des neuen Motors behoben, trat aber nach 1000 km wieder auf.

Innocenti Mini Cooper

Günter von Grauvogl, Mering

Citroen 2 CV 6

Baujahr 1973

Im Juni 1973 erstand ich einen Citroen 2 CV 6, der mich während gut zwei Jahren und 46 000 km weniger durch seine Innenraumverarbeitung als durch seine Genügsamkeit und Standfestigkeit überzeugte.
Zündkerzen-, Ölfilter-, Ölwechsel und sonstige kleinere Wartungsarbeiten wurden in Eigenregie durchgeführt, alle 10 000 km wurde der Wagen in der Werkstatt kontrolliert.
Außerplanmäßig wurden bisher lediglich ersetzt: Scheibenwischermotor (Kulanz), rechter Fensterhalter (8 DM), 2 Scheibenwischerblätter (7,70 DM) sowie vorderes und hinteres Auspuffrohr.
Mittlerer Verbrauch: 6,8 Liter Super/100 km sowie 0,5 Liter Öl/1000 km.

Henrich Nimz, Dortmund

VW Käfer

Baujahr 1957

Mein VW Standard, Baujahr 1957, hat inzwischen 356 000 Kilometer mit dem ersten Motor gelaufen. Beim Lesen der von Ihnen veröffentlichten Briefe stelle ich stets mit Verwunderung fest, was an modernen Wagen so alles defekt wird: Autos von der Zuverlässigkeit meines alten Käfers scheint es nicht mehr zu geben.
Mein Motor lief bis Kilometerstand 260 000 ohne Reparatur. Dann riß ein Auslaßventil ab. Durch einen glücklichen Umstand blieb der abgerissene Ventilteller mit seinem Schaftende im Kolbenboden stecken. Dieses etwa acht Millimeter große

VW Käfer

Autos

Fiat 132 GLS 1800, Peugeot 104.

Loch habe ich mit einem Alu-Gewindepfropfen verschlossen und Zylinder samt Kolben und alten Kolbenringen weiter benutzt. Mit zwei gebrauchten Zylinderköpfen hat dieser Motor ohne jede weitere Reparatur die obige Kilometerleistung erreicht.

Rudolf Schenk, Ebsdorfergrund

Fiat 132 GLS 1800

Baujahr 1974

Nach 140 000 km in vollster Zufriedenheit mit einem Fiat 125 Special konzentrierte sich im August 1974 mein Kaufinteresse auf die Alfa Nuova Giulia Super oder auf einen 132 GLS 1800. Aus ökonomischen Gründen entschied ich mich dann für den 132 GLS. Diesen Entschluß habe ich nach nunmehr 40 000 km noch keinen Augenblick bereut.

Obwohl das Auto von mir keinesfalls geschont wird, blieb es von Defekten verschont. Der Zustand des Lacks und der Karosserie ist hervorragend: Weder Klappergeräusche noch irgendein Rostansatz trüben den Gesamteindruck – ein Umstand, der um so bemerkenswerter ist, als das Auto mich auch auf der Jagd in unwegsames österreichisches Alpengelände befördert.

Außer den vorgeschriebenen Inspektionen fielen an Reparaturen lediglich die Nachjustierung von Spur und Sturz sowie die Erneuerung der Scheibenbremsklötze nach 30 000 km an. Der durchschnittliche Benzinverbrauch beträgt 11,2 L/100 km, Ölverbrauch 0,35 L/1000 Kilometer.

Berndt Weihs, Graz

Fiat 132 GLS 1800

Peugeot 104

Baujahr 1973

Seit Oktober 1973 fahre ich einen Peugeot 104. Das Auto bringt für seine Größe befriedigende Leistungen. Lobenswert ist die Federung, die sinnvolle Ausstattung und, mit kleinen Abstrichen, die Verarbeitung der Karosserie, sowie der Verbrauch von 8,5 Liter Superbenzin. Doch wird der erste positive Eindruck sehr schnell von der überaus hakligen Schaltung getrübt. Nach 34 000 km ist es mir immer noch unmöglich, ohne Schwierigkeiten zu schalten. Betrüblich sind die schleppende Ersatzteilversorgung und die hohen Werkstattpreise. Die Erneuerung einer defekten Zylinderkopfdichtung mit anschließender Inspektion (Kundendienst) dauerte elf Tage und kostete DM 856,–.

Rolf Peter Sloet, Pirkensee

So schön es ist, daß man heute die Haare länger tragen und in die Stirn kämmen kann...

...so hat es doch einen Nachteil: Beginnender Haarausfall wird dabei leicht übersehen.

Haarausfall beginnt immer ganz harmlos.

In den meisten Fällen ist Haarausfall die Folge von Ernährungsstörungen in der Kopfhaut, die sich im Anfangsstadium kaum feststellen lassen. Diese Störungen bringen die Lebenskraft der Haarorgane in einem langsam fortschreitenden Prozeß zum Erliegen.

Dieser Prozeß wird durch die tägliche Zufuhr der Biologischen Haarnahrung NEO-Silvikrin aufgehalten.

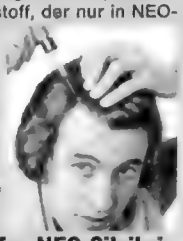
Die Nähr- und Aktivierungsstoffe dieses Präparates gelangen in das Gewebe der Kopfhaut, das die Haarkeime umgibt. Ein spezieller Aktivierungsstoff, der nur in NEO-Silvikrin enthalten ist, dringt bis ins Innere der Haarkeime ein. Kümmernde und erschöpfte Haarwurzeln können sich wieder von Grund auf erholen.

Statt feiner Flaumhaare kann wieder kräftigeres Haar nachwachsen.

Die noch lebensfähigen Haarwurzeln des Flaumhaares erhalten durch die Biologische Haarnahrung neue Wachstumsimpulse, denn NEO-Silvikrin mobilisiert den Zellstoffwechsel in den Haarkeimen.

Das Haar wird gekräftigt, wächst willig und erhält seine ursprüngliche Struktur zurück.

NEO-Silvikrin befreit die Kopfhaut von Schuppen jeder Genese und beugt der Bildung neuer Schuppen vor.



Jeder Tropfen NEO-Silvikrin hat die Kraft, Hunderte von haarbildenden Zellen zu aktivieren.

Das Silvikrin-Programm:
NEO-Silvikrin-Konzentrat
Silvikrin Biolog. Haarwasser
Silvikrin Shampoo-med
Neu: Silvikrin Biolog. Haar-Schaum
gibt Männerhaar Struktur und Fülle.

75© HAHN

Clauspeter Beckers

Fahrstunde

Heute: Ein Laster schert aus

Unfallträchtige Situationen gehören zu den alltäglichen Gegebenheiten des Straßenverkehrs. Was kann der Autofahrer tun, um sie rechtzeitig zu erkennen? Was kann er unternehmen, wenn sie trotz aller Umsicht eintreten?

Die Situation

Ein Personenwagenfahrer gerät bei einem Überholversuch auf der Autobahn in eine gefährliche Lage, weil vor ihm ein Lastwagen, ebenfalls in der Absicht zu überholen, auf die linke Fahrspur schwenkt. Die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem Personenwagen und dem Lastauto ist zu groß und der Abstand zwischen beiden ist zu klein, um eine Klärung der Lage durch beherztes Bremsen sicherstellen zu können.

Die Ursachen

Überholvorgänge durch Lastwagen erfolgen nicht immer gänzlich zufällig. Personenwagenfahrer fordern sie bisweilen selbst heraus: Durch spätes Überwechseln auf die linke Fahrbahnseite, der Lkw-Fahrer registriert sie dann nicht rechtzeitig; oder durch allzu zaghaftes Verhalten auf der linken Fahrspur, der Mann im Lkw nimmt die Überholabsicht dann nicht ernst. Mit verstärkter Überholbereitschaft bei Lastwagenfahrern muß vor und auch hinter Lkw-Überholverboten gerechnet werden. Leere und relativ schnelle Lastwagen sind immer bemüht, langsamere Kollegen hinter sich zu lassen, bevor sie an Tempo verloren haben. Wichtig: Nicht alle Lkw-Überholverbote gelten für sämtliche Lastwagen. Sie sind nach Gewichtsklassen gestaffelt und keine Garantie dafür, daß kein Nutzfahrzeug nach links zieht.

Die Gegenmaßnahmen

Wenn die zuvor geschilderte Situation trotz aller Möglichkeiten der Früherkennung eintritt und eine Vollbremsung aussichtslos erscheint, bleibt nur die Flucht nach rechts auf den Standstreifen. Sie muß augenblicklich eingeleitet werden, damit genügend Platz für dieses Wedelmanöver bleibt und damit die Fluchtbahn nicht den Kurs anderer womöglich auch in Bedrängnis geratener Fahrzeuge kreuzt.

Selbst wenn der Standstreifen fehlt, ist der Ausweg nach rechts vorzuziehen.

Denn auf der Außenseite bietet sich gelegentlich sogar die Chance zur Flucht ins freie Feld. Im Zweifelsfall ist es sogar besser, rechts als links zwischen Lastwagen und Leitplanke zu geraten. Links außen auf der Überholspur nämlich endet eine solche Kontroverse mit einem Sprung auf die Gegenfahrbahn.

Und das geht dann nicht mehr mit einem schlichten Totalschaden ab.

Serientests zeigen, daß der Schutz vor Schnittverletzungen zunimmt, wenn die Glasstärke der Innenscheibe abnimmt. Deshalb ist die Innenscheibe von SIGLA As 15 jetzt nur noch 1,5 mm dick.
Die Vorteile:
mehr Sicherheit, weniger Gewicht, kein Aufpreis.

SIGLA As 15. Damit fahren Sie noch sicherer in die Zukunft. Denn dieses neue asymetrische Verbundsicherheitsglas der Flachglas AG ist die Technik von morgen. Zum Preis von heute. Auch Sie sollten Ihren nächsten Wagen mit SIGLA As 15 bestellen.
Sprechen Sie mit Ihrem Autohändler.

FLACHGLAS AG
DELOG DETAG
465 Gelsenkirchen,
Postfach 669

Im Namen des Volkes

Verkehrsurteile deutscher Gerichte.

Parken

Auf dem Parkplatz gilt rechts vor links.

Auf einem Parkplatz in einer westfälischen Großstadt war es zu einem Zusammenstoß gekommen. Die Beteiligten alarmierten die Polizei, da sie sich nicht über die Schuldfrage einigen konnten. Endgültig geklärt wurde der Streit erst vor dem Oberlandesgericht in Hamm: Die Richter gingen davon aus, daß auf einem Parkplatz, der der Allgemeinheit offenstehe, die Vorfahrtsregel „rechts vor links" gelte. Dies gelte auch für Parkhäuser.

Oberlandesgericht Hamm (4 Ss 199/74)

Bußgeld

Einspruch darf nicht mit höherer Strafe geahndet werden.

Ein Nürnberger Autofahrer erhob gegen einen Bußgeldbescheid über zehn Mark Einspruch, weil er sich völlig unschuldig fühlte. In der Verhandlung entschied der Richter, daß ein – freilich sehr geringfügiges – Vergehen einwandfrei nachzuweisen sei und erkannte nunmehr auf 20 Mark Buße, weil es „unter der Würde des Gerichts" sei, eine Buße von nur zehn Mark auszusprechen. Ein übergeordnetes Gericht hob dieses Urteil jedoch wieder auf. In der Urteilsbegründung hieß es, der Zweck der Rechtsgarantie sei in sein Gegenteil verkehrt, wenn die Anrufung des Richters nicht nur ein Kostenrisiko, sondern auch eine verschärfte Strafe zur Folge habe.

Bayerisches Oberstes Landesgericht (2 St 564/74)

Gebrauchtwagen

Stark überhöhter Preis für schrottreifes Auto ist Betrug.

Ein Ehepaar wollte bei einem Kölner Gebrauchtwagen-Händler einen älteren Volkswagen kaufen, nachdem dieser im „Kölner Stadtanzeiger" auf einen Preissturz hingewiesen hatte. Man fand schließlich einen Käfer, den der Händler einige Tage zuvor als Schrott im Wert von 200 Mark in Zahlung genommen hatte. Dies behielt der geschäftstüchtige Kölner allerdings für sich – man einigte sich nach längerem Verhandeln bei einem Preis von 2100 Mark. Als das Kaufobjekt schon nach kurzer Zeit erhebliche Mängel zeigte, wollten die jungen Leute ihr Geld zurückhaben. Vor Gericht mußte sich der Händler Vorwürfe machen lassen: Er habe den wirklichen Wert des Alt-VW gekannt und durch die um das zehnfache überhöhte Preisforderung vorgegeben, das Auto sei in einem guten Zustand. Das Geschäft müsse daher rückgängig gemacht werden.

Oberlandesgericht Köln (2 U 171/73)

Der Tonfilmprojektor mit den universellsten Vertonungstechniken

NORIS NORIMAT electronic **Der Alleskönner.**

Einziger Tonfilm-Projektor für Magnetton-Wiedergabe und Zweiband-Vertonung durch neuentwickelten, organisch eingebauten Super-Kassetten-Recorder.

Einmalig in seinen diversen Aufnahme-, Misch- und Wiedergabe-Möglichkeiten. Bei Nachvertonung von Direct-Sound-Filmen (z. B. Ausblendung schlechter Tonaufnahmen) **kein** Löschen des Originaltones. Jetzt noch bequemere Zweiband-Vertonung, da **zwei** getrennte Spuren in **einer** Richtung. Dadurch bleibt bei Tonkorrekturen auf Spur 2 die Musik auf Spur 1 voll erhalten. Jede Tonaufnahme wird mitgehört. Bei der Zweit- und Dritt-Aufnahme auch die Musik von Spur 1. Außerdem synchroner Rücklauf von Film und Compact-Cassette.

Einzigartige Trickvertonung: weiche Ab- und Aufblendungen werden vom NORIS Mikrofon aus gesteuert. Automatische und manuelle Aussteuerung durch Leuchtdioden-Signale. Höchste Tonqualität des Recorders: Frequenzbereich 40–12 500 Hz nach HiFi-DIN-Norm 45 500 (Anf. 2.3). Eingebauter 6 Watt-Lautsprecher. Hochleistungs-Vario-Objektiv 1,3/16,5–50 mm in Europafassung. Superlichtstark durch Halogen-Kaltlichtspiegellampe 12 V/100 W in Verbindung mit extrem großen Hellsektoren der Umlaufblende.

Weitere Einzelheiten erfahren Sie aus unserem Spezialprospekt.

noris® Wir bauen in Deutschland die meisten Film-Projektoren **für Ihren Film das Beste.**

Übrigens, informieren Sie sich auch über das NORIS Filmkamera-Programm mit den neuen Direct-Sound-Kameras.

COUPON

An die Firma
NORIS PROJEKTION GMBH, Abt. AS 23
8500 Nürnberg, Postfach 170 107

Ich bitte um Übersendung folgender Spezialprospekte über

- ☐ NORIS NORIMAT electronic
- ☐ Anleitung zum NORIS NORIMAT electronic (gegen Einsendung einer Schutzgebühr von DM 2,– in Briefmarken)
- ☐ NORIS Filmkamera-Programm

Hürdenlauf

Was bei Verlust von Papieren, Schlüsseln und Schecks zu tun ist.

Eine halbe Minute nur hatte die 33jährige Geschäftsfrau ihr Auto unverschlossen direkt vor ihrer Boutique stehenlassen. Als sie zurückkehrte, fehlte die zuvor auf dem Beifahrersitz deponierte Handtasche. Ein Zufallstäter, so vermutete später die Polizei, hatte die kurze Zeitspanne zum raschen Zugriff genutzt.

Verschwunden waren mit der Tasche: Geld, Führerschein, Kraftfahrzeugschein, Personalausweis, Paß, Hausschlüssel, Zweitschlüssel für das Auto, vier Scheckbücher und zwei Scheckkarten.

Nach dem ersten Schreck, dem unverzüglichen Besuch der nächsten Polizeiwache und der telefonischen Alarmierung der Bank zwecks Sperrung der Konten begann ein bürokratischer Hürdenlauf, der vor allem zwei Dinge erfordert: viel Zeit und Nerven. Denn ob gestohlen oder verloren — die Wiederbeschaffung von Dokumenten und diversen Schlüsseln erweist sich in jedem Fall als mühsames Unternehmen.

Besonders hohe Hürden stehen dann im Wege, wenn um einen Ersatz-Führerschein gebeten wird. Der Gang zum zuständigen Führerscheinamt am Wohnsitz, das in Städten beim Amt für öffentliche Ordnung und in ländlichen Gebieten beim Landratsamt in der nächsten Kreisstadt zu finden ist, setzt zunächst zwei Dinge voraus:

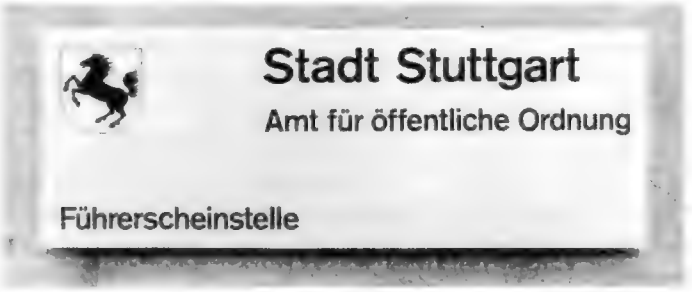
- ein Paßbild
- Personalausweis oder Paß (bei gleichzeitigem Verlust jener Papiere genügt auch Geburts- oder Heiratsurkunde).

1. Station: das Polizeirevier.

Weiter gilt es, die Gründe für den Verlust der Fahrlizenz möglichst plausibel und schriftlich darzulegen. Eine Bestätigung der Polizei wird in der Regel nur bei Diebstahl verlangt.

Wer Jahre vor dem Verlust seine Führerscheinprüfung mit Erfolg am gleichen Ort absolviert hat, spart nun Zeit: Seine Unterlagen sind griffbereit gespeichert, der Nachweis einer vorhandenen Fahrerlaubnis ist in wenigen Minuten vollbracht.

In der Zwischenzeit umgesiedelte Autofahrer tun sich schwerer. Sie müssen sich den Nachweis ihrer legal erworbenen Fahrkünste von dem Amt bestätigen lassen, das auch den Führerschein ausgestellt hat. Zwei Möglichkeiten bieten sich an: Man fährt direkt dorthin oder bittet per Brief um Nachricht.



2. Station: die Führerscheinstelle.

Mit einer derartigen Bestätigung erfolgt der zweite Besuch beim Führerscheinamt. Die Belohnung: ein vorläufiger und zeitlich befristeter Fahrausweis zum Kostenpunkt von zehn Mark, der freilich nicht für Fahrten ins Ausland gilt.

Weitere Kosten entstehen durch die unumgängliche Auskunft bei der Flensburger Verkehrssünderkartei. In eiligen Fällen erspart ein Telegramm gegen 30 Mark Vorauskasse viel Zeit, ansonsten ist das Beschaffen der Auskunft auf dem üblichen Postweg ein wochenlanges Geduldspiel, das freilich nur von wenigen Antragstellern geübt wird.

Eine positive Antwort aus Flensburg schließlich beendet den Hürdenlauf: Der 13 Mark kostende Ersatz-Führerschein wird ausgestellt. Zeitdauer insgesamt: in besonders günstigen Fällen wenige Tage, sonst bis zu sechs Wochen. Kosten der zeitraubenden Aktion: über 50 Mark.

Sehr viel müheloser läßt sich der Verlust des Kraftfahrzeugscheins bereinigen. Es genügt die Vorlage des Kraftfahrzeugbriefs bei der jeweils zuständigen Zulassungsstelle am Wohnsitz, die ein neues Dokument gegen eine Gebühr von 33 Mark nach kurzer Wartezeit aushändigt.

3. Station: die Zulassungsstelle.

Fotos: Binder

Ohne größere Komplikationen lassen sich auch Paß und Personalausweis wiederbeschaffen. Zuständig hierfür sind das Paßamt und die

Wenn ich mal groß bin...

...dann möchte ich auch einen großen Porsche. Er ist schick und schnell. Einfach Klasse.
Vati redet zwar viel von der perfekten Technik. Aber mir macht er einfach nur Spaß. Hoffentlich bin ich bald groß.
...dann wird er sich auch mehr für die technische Perfektion interessieren. Dann möchte er wissen, warum der Porsche sicherer, handlicher, wirtschaftlicher, umweltfreundlicher und langlebiger ist als er ahnt.
Wir informieren ihn ausführlich, wenn er einmal groß ist. Groß genug für einen

PORSCHE

mit Langzeitgarantie.

Oder fordern Sie jetzt schon unsere Broschüre: »Porsche-Ingenieure plaudern aus der Schule« an.
Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft. 7 Stuttgart 40. Postfach 400640

Wenn's lustig war.

Alka-Seltzer® hilft gegen Katergefühl. Denn es wirkt auf Kopf und Magen zugleich. Und es hilft besonders schnell, weil es in Wasser gelöst eingenommen wird. Miles GmbH, Frankfurt.

NERIL®
verhütet Haarausfall, denn es bekämpft Ursachen und Symptome.

Wenn Haarausfall oder Haarausfall-Symptome auftreten (z. B. akute Schuppenbildung, starke Überfettung, Haar- und Kopfhautschäden), dann ist dies durch Störung wichtiger Kopfhautfunktionen zu erklären.

Der neue Wirkstoff CCF ermöglicht eine schrittweise Reaktivierung der Kapillarfunktion: CCF löst verhärtete Talgrückstände, welche die Versorgungsbahnen der Haarschäfte abschnüren. Jetzt gelangen die NERIL-Aufbaustoffe (wie Aminosäuren- und Vitamin-Komplexe) in die Kapillaren und sorgen für Durchblutung und Ernährung der haarbildenden Kopfhautorgane. Proteine geben dem Haar Festigkeit und unterstützen die Feuchtigkeitsregulierung der Haut.

Darüber hinaus hält der antibakterielle Wirkstoff RSN-O die Oberfläche der Kopfhaut gesund und schuppenfrei.

So kann Ihr Haar durch regelmäßige Pflege mit NERIL wieder gesund und natürlich nachwachsen.

DR. DRALLE

In Apotheken, Drogerien, Parfümerien, Fachabteilungen der Warenhäuser und beim Friseur.

NERIL® Haar-Reaktiv
Medizinal-Haarwasser
Medizinal-Haarwäsche
reaktiviert erschöpfte Haarorgane

NE 6/75

Hürdenlauf

Personalausweisstelle, das Bezirksrathaus oder – auf dem Lande – das Bürgermeisteramt am Wohnort. Mitzubringen sind:

- ein Lichtbild für den Personalausweis
- zwei Bilder für den Paß
- Heirats- oder Geburtsurkunde.

4. Station: das Paßamt.

5. Station: die Personalausweisstelle.

Die Preise sind zivil. Ein Paß kostet zehn, ein Personalausweis zwei Mark. Die Wartezeit: in eiligen Fällen zwei bis drei Tage, ansonsten rund drei Wochen. In der Zwischenzeit eventuell auftauchende Identifizierungsprobleme lassen sich mit einem vorläufigen Ausweis lösen.

Auf zügige Art sind auch verlorengegangene Autoschlüssel zu ersetzen. Jede Schlüssel-Hilfe fertigt nach Vorlage des Zweitschlüssels in Minutenschnelle neue Exemplare. Lästige Fragen werden nicht gestellt.

Komplizierter wird es ohne Zweitschlüssel – dann bleiben nur zwei Möglichkeiten: kompletter Austausch aller Schlösser am Wagen oder die schriftliche Bitte an das Automobilwerk, schleunigst Ersatzschlüssel zu schicken. Letztere Möglichkeit setzt allerdings die im Schlüssel eingravierte Nummer voraus, ist recht zeitraubend und deshalb nur dann zu empfehlen, wenn mehrere Tage auf das Auto verzichtet werden kann.

Wurde der Autoschlüssel gestohlen, rät die Kriminalpolizei vor allem dann zum eiligen Austausch aller Schlösser, wenn gleichzeitig Ausweis- und Wagenpapiere abhanden kamen, die Adresse und Autotyp kundtun. Obwohl, so tröstet die Kripo, moderne Ganoven ausgewählte Wagen lieber gleich nach bewährter Methode knacken und sich nur selten der Mühe derartiger Umwege unterziehen.

Teuer kann der Ersatz eines verlorengegangenen Hausschlüssels werden. In modernen Häusern sorgen zentrale Schließanlagen dafür, daß für Wohnungs- und Haustür nur ein Schlüssel

6. Station: der Schlüsseldienst.

benötigt wird, der nur nach schriftlichem Einverständnis des Hausbesitzers nachgefertigt werden darf. Vordrucke liegen bei allen Fachgeschäften parat. Der Hauseigner kann übrigens in krassen Fällen den Totalumbau der zentralen Schließanlage fordern, wobei je nach Größe des Hauses Kosten von mehreren tausend Mark anfallen können.

Nach Einführung der Euro-Schecks registrierten die Banken einen Rückgang der Scheck-Diebstähle. Erster Grund: Diese Schecks sind praktisch Bargeld und werden deshalb sorgfältiger gehütet als die bislang üblichen

Schecks. Zweiter Grund: Euro-Schecks ohne Scheckkarte sind absolut wertlos.

Wenn trotz der Vorschrift, Schecks und Karte getrennt aufzubewahren, beides abhanden kommt, sollte zunächst die Polizei verständigt werden. Anschließend begibt man sich zu seiner Bank und präsentiert das Polizeiprotokoll.

Der finanzielle Schaden hält sich allerdings auch dann in Grenzen, wenn eine frisch gefüllte Scheck-Tasche mit 25 Vordrucken im Gesamtwert von 7500 Mark gestohlen und eingelöst wird: 90 Prozent der erschwindelten Summe ersetzt die Scheckkarten-Versicherung — im ungünstigsten Fall sind freilich nur maximal 500 Mark vom Kontoinhaber beizusteuern.

Daß die Polizei bei Verlustanzeigen der geschilderten Art allgemein gelassen reagiert, hat einen speziellen Grund: Ganoven sind auf Bargeld aus und betrachten Dokumente und Schlüssel nur als unnötigen Ballast, der meistens weggeworfen wird.

So auch im Fall der 33jährigen Geschäftsfrau, die zwei Wochen nach dem Diebstahl — und nach zeitraubenden Besuchen bei zahlreichen Institutionen — unversehens wieder in den Besitz ihrer Handtasche kam. Sie war in der Nähe des Tatorts gefunden worden, der Inhalt weitgehend komplett — nur das Bargeld fehlte.

Uwe Brodbeck

7. Station: die Bank.

Wer im Ausland hilft

Wer im Ausland Ausweispapiere, Autopapiere, Geld und Schecks verliert, muß:

- den Verlust bei der Polizei melden und eine Bestätigung fordern, die bei Bedarf an der Grenze vorgezeigt und auch bei Abschluß einer Diebstahlversicherung von den Gesellschaften verlangt wird;
- bei der deutschen Botschaft oder bei den Konsulaten (Anschriften in den meisten Reiseführern) Ersatzpapiere ausstellen lassen, die die Heimreise samt Auto ermöglichen.

Honorarkonsule können keine Papiere ausstellen, vermitteln aber Kontakte zu den offiziellen Vertretungen. Geld kann man telegraphisch oder telefonisch von der Bank am Heimatort per Blitz-Überweisung anfordern. Um Betrugsmanöver auszuschließen, ist es ratsam, vor Reiseantritt mit dem zuständigen Sachbearbeiter der Bank ein Kennwort für jene Fälle auszumachen.

LVM VERSICHERUNGEN

Warum wollen Sie mehr zahlen?

Die LVM-Versicherungen gehören seit Jahrzehnten zu den anerkannt preisgünstigsten KFZ-Versicherern. Prämienvergleiche des ADAC, der Stiftung Warentest, der Zeitschriften DM und CAPITAL u. a. beweisen das. Trotzdem zahlte der LVM seinen Mitgliedern in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ansehnliche gewinnabhängige Rückvergütungen. – Seit über 20 Jahren in fast ununterbrochener Reihenfolge.

LVM VERSICHERUNGEN

Für 1974 erhalten unsere Mitglieder für alle Fahrzeugarten (außer Mopeds) aus technischem Überschuß und als satzungsgemäße Prämienrückvergütung bis zu

25%

(Rückvergütungen beginnend schon ab 1 Kalenderjahr Schadenfreiheit) Selbstverständlich außer dem üblichen Schadenfreiheitsrabatt.

LVM VERSICHERUNGEN

Vergleichen Sie nicht nur unsere Rückvergütungen, sondern auch unsere Tarife. Nur dann können Sie feststellen, ob die Rechnung auch unter dem Strich aufgeht.

Eine klare Rechnung:

günstige Prämientarife
+ hohe Rückvergütung für 1974
+ anerkannt schneller Schadenservice
+ solide Sicherheit durch hohe Verlustrücklagen
= echte Vorteile für unsere Mitglieder

Bei einem Wechsel zu uns rechnen wir die bisher verbrachte schadenfreie Zeit in der KFZ-Versicherung voll an. Auch hätten Sie, wenn Sie auch nur einen Tag vor dem Jahreswechsel 1974 zu uns gekommen wären, schon voll an unserer Beitragsrückvergütung für 1974 teilgenommen!

LVM-Versicherungen
4400 Münster, Postfach 6145
Tel.: 0251/7021

Nicht von ungefähr einer der größten Kraftfahrtversicherer der Bundesrepublik

Teilen Sie mir doch einmal ganz unverbindlich mit, welche Haftpflichtprämie ich für meinen Pkw
Marke: _____ Typ: _____ PS: _____
bei Ihnen zahlen müßte. Ich fahre schon seit _____ Kalenderjahren schadenfrei.
Fügen Sie doch auch gleich Prospekte für ○ Haftpflicht-, ○ Unfall-, ○ Hausrat-, ○ Wohngebäude-, ○ Rechtsschutz-, ○ Lebens-Versicherung (Alter _____ Jahre) bei.

Absender: _____

_____ am 2

Wer aus dem Radhaus kommt

Freizeitvergnügen im Wohnmobil — die große Freiheit.

Von Helmut Luckner

Auf Amerikas Straßen rollen weit mehr als eine Million Wohnmobile — allein VW hat in den USA schon über 100 000 Camping-Busse verkauft. In der Bundesrepublik gibt es dagegen erst etwas über 15 000 Freizeit-Gefährte dieser Art. Doch 800 Neuzulassungen allein im ersten Halbjahr 1975 (1974 wurden 1161 Rolling Homes bezogen) lassen erkennen, daß auch die Deutschen der großen Freiheit im mobilen Heim zunehmend auf die Spur kommen.

Eine Freiheit, die einen hohen Preis hat. Wenigstens 20 000 Mark, in Einzelfällen auch bis zu 100 000 Mark Kaufpreis machen deutlich, daß es keine Sparmaßnahme bedeuten kann, die Caravan-Liege dem Hotelbett vorzuziehen. Um auch nur den Kaufpreis eines VW-Camping-Busses zu amortisieren, müßte beispielsweise eine dreiköpfige Familie sieben Jahre lang alljährlich 50mal auf Achse schlafen — stehende Kosten, Reparaturen und Kapitalverzinsung nicht berücksichtigt. Zu

Vierschläfer im Mittsommer: im Bedford Blitz-ReiCar auf Skandinavientrip.

Foto: Schießl

Für Freunde kostenlos!

Der Kleine mit der großen Kraft.

Einer der kleinsten aber stärksten Taschenrechner der Welt gehört Ihnen, wenn Sie nur einen neuen Leser für die Deutsche Zeitung gewinnen.

Der Sanyo CX 8071 rechnet 8-stellig, hat eine Automatik-Konstante und Prozentautomatik, Einzel- und Gesamtlöschung. Er wiegt nur 150 g. Und das ist der Knüller; er arbeitet 50 Stunden mit einer einzigen Batterie.

Das ist das Dankeschön der „Deutsche Zeitung" für Ihre kleine Mühe, die Wochenzeitung der politischen Mitte Freunden und Bekannten zu empfehlen.

Deutsche Zeitung

Die politische Wochenzeitung DZ

Erfolgsmeldung

An die Deutsche Zeitung, Marketing, 4 Düsseldorf 1, Postfach 9225

Prämien-Gutschein

Ich habe den unten aufgeführten neuen Abonnenten für die Deutsche Zeitung geworben. Er war in den letzten 6 Monaten nicht Abonnent der Deutschen Zeitung. Ich erhalte den Sanyo CX 8071.

Name _____

Ort ( ) _____ Straße _____

Abonnement-Order

Ich war im letzten halben Jahr nicht DZ-Abonnent. Senden Sie mir die Deutsche Zeitung für mindestens 12 Monate zum z.Zt. gültigen Bezugspreis von jährlich 78,– DM incl. MwSt. u. Zustellgebühr bei Abbuchung von meinem Konto Nr. _____

bei _____ in _____

Meine Anschrift: Name _____

Ort ( ) _____ Straße _____

Datum _____ Unterschrift _____

anderem als Urlaub und Freizeit aber taugen Wohnmobile kaum.

Nicht nach Wirtschaftlichkeit, nach restloser Unabhängigkeit steht den meisten Mobil-Eigenheimbesitzern der Sinn. Sie stellt sich freilich nur dort ein, wo unorganisiertes Campen in freier Natur möglich ist: In Deutschland und im Ostblock ist es verboten, in weiten Teilen Frankreichs gestattet, in Italien nicht überall ratsam, in Griechenland möglich, in Skandinavien ideal.

Weil man klüger geworden ist, wenn man direkt aus dem Radhaus kommt, rollte ein auto motor und sport-Redakteur mit einem Bedford Blitz, karosseriert von der Firma ReiCar (identisch mit dem Weinsberg-Caravan auf dieser Seite), bis Lappland.

Mit einem 80 PS starken 2,3 Liter-Motor erlaubt der ReiCar-Blitz eine Marschgeschwindigkeit bis zu 120 km/h, bei der dieser 2,65 m hohe und 2,40 m breite 2,5-Tonner freilich auch mehr als 20 Liter Normalbenzin konsumiert. Die ökonomischere Antriebslösung, ein ebenfalls angebotener 60 PS-Dieselmotor mit 2,1 Litern Hubraum, ist wegen des hohen Anschaffungs-Mehrpreises von runden 2500 Mark kaum in Betracht zu ziehen. Da fällt auch nicht ins Gewicht, daß etwa eine 7000 km-Tour durch Skandinavien, wo Diesel nur 40 bis 50 Prozent des Normalbenzin-Preises kostet, mit dem Selbstzünder rund 600 Mark billiger kommen würde.

Reichlich Stehhöhe im ganzen Wagen — wie sie bei kleineren Modellen häufig durch Hubdach erreicht wird — und der immer häufiger praktizierte Schlaferker über dem Führerhaus machen auch mehrwöchigen Urlaub in diesem Radhaus räumlich unproblematisch: Durch das rund 65 Zentimeter hohe 200 x 130 cm-Schlafzimmer im Oberstock wird der Fünfmeter-Laster zum brauchbaren Vierschläfer.

Abstriche sind bei Ausstattung und Verarbeitung des Aufbaus zu machen. Doch aufspringende Türen und fehlende Zwischenschotts an den ausreichend bemessenen Staukästen, zu geringes Fassungsvermögen von Frischwassertank (50 Liter) und Abwasserbehälter (40 Liter), fehlende Adapter für anders dimensionierte Füllsysteme an den Gasflaschen sowie eine Fahrwerksabstimmung, die bei Querwellen starkes Aufschaukeln des Wagens anregt, stören die Caravaner-Mehrheit kaum: „Ein solcher Wagen taugt erst etwas, wenn man sich das Vergnügen macht, ihn eigenhändig auszurüsten", sind sich die Caravaner von Bremen bis Berchtesgaden einig.

Solche Ausfallerscheinungen bei einem rund 30 000 Mark teuren Auto werden offenbar ebenso hingenommen wie erhebliche Aufpreise für nur bedingt tauglichen Zusatz-Komfort — die Dusche aus dem 50 Liter-Tank etwa oder das Bordklosett.

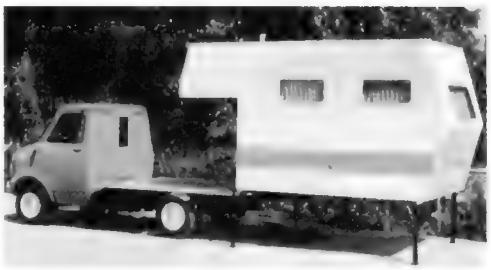
Entlohnt wird die Kompromißbereitschaft durch Unabhängigkeit von Reiserouten und Zeitplanung, durch reizvolle Nistplätze abseits allen Betriebes und durch eine Mobilität, die auch die Alternative Auto plus Wohnwagen klar in den Schatten stellt. Das Autohaus ist beweglicher und einfacher zu manövrieren als ein Zwölfmeter-Gespann mit vergleichbarem Wohnraum, kann auch noch einen Anhänger mit Boot oder Motorrad mitführen — und wird ohne Anhängsel auf Skandinaviens vielen Fähren um die Hälfte billiger befördert als Gespanne.

Grenzen sind der Mobilität lediglich bei festem Urlaubsstandort gesetzt. Denn vor jeder Fahrt muß der gesamte Bordhaushalt reisefertig verstaut werden. Deshalb werden jetzt auch in Deutschland vereinzelt die in Amerika verbreiteten Pick-up-Aufbauten angeboten, die wie Container abgestellt werden können und dem vom Schneckenhaus befreiten Rumpf-Auto volle Bewegungsfreiheit lassen.

Auf Bedford Blitz gebaut: Mobile Ferienhäuser für zwei bis vier Personen.

Erkerzimmer

Der Erker über dem Fahrerhaus, eine von vielen Herstellern übernommene Idee der Raumnutzung, schafft im Obergeschoß zwei Schlafgelegenheiten, die auch Erwachsenen zuzumuten sind: Die Schlafkoje ist etwa 200 x 130 cm groß und 65 cm hoch.
Hersteller:
Karosseriewerk Weinsberg/Weinsberg.
Preis:
ab 29 000 Mark



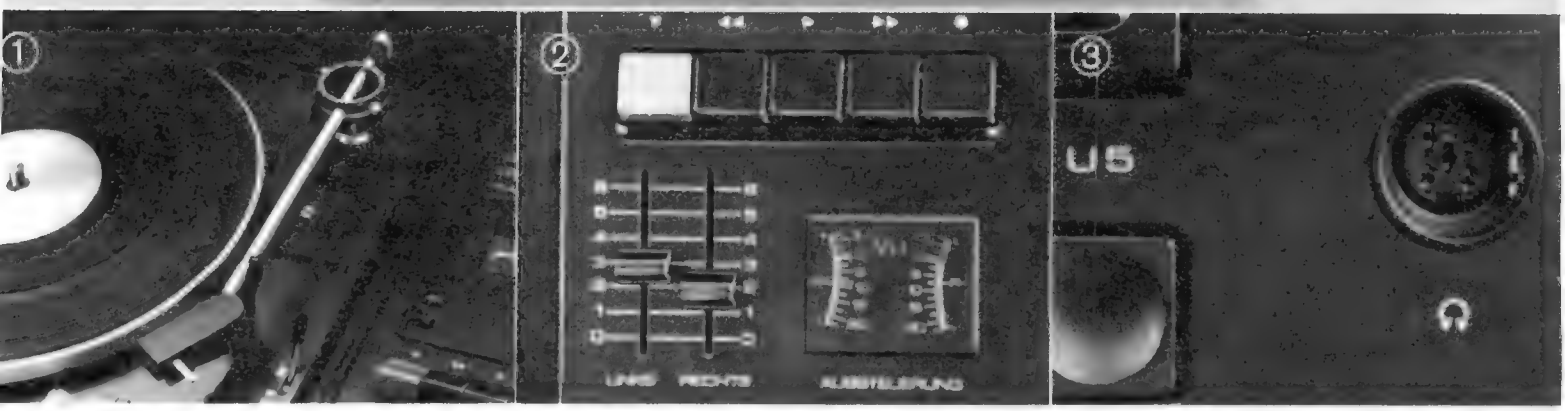
Abstellkammer

Mehr Mobilität im Urlaub und Verwendungs-Möglichkeit des Wagens während des übrigen Jahres erlaubt die in den USA weit verbreitete, in Deutschland erst in Einzelfällen angebotene Pick-up-Bauweise: Der Wohnraum kann wie ein Container abgesetzt, das Fundament unabhängig zu Ausflugsfahrten und als Nutzfahrzeug verwendet werden.
Hersteller:
Barnickel/Erlangen.
Preis:
ab 33 600 Mark

Doppelzimmer

Reichen zwei Schlafstellen und ein bis zwei Notliegen für Kinder, dann kann das Wohnmobil fast Pkw-Marschtempo erreichen: Bis zu 140 km/h erlaubt diese Bauart (Stehhöhe nur unter dem Hubdach). Der Benzinverbrauch liegt niedriger als bei den nebenstehenden Versionen.
Hersteller:
Westfalia-Werke/Wiedenbrück.
Preis:
ab 31 000 Mark

① Silicongedämpfter Tonarmlift. Hochwertiges Keramik-System CDS 660 (PE 3040)
② Stereo-CC-Cassetten-Recorder Typ Philips 2507/84. ③ Frontale Anschlußbuchse für Stereo-Kopfhörer



Ausgezeichnet mit der Loewe Qualitäts-Marke:

multisound SK 704

Dreimal tonangebend

40 Watt Musikanlage SK 704 Phono-Stereo-Kombination mit 2 Stereo-Konzertboxen B 20.

Die Multi-Möglichkeiten:
Mono-, Stereo-, Doppelstereo- und Quadrosound-Hören von Rundfunksendungen, Schallplatten und CC-Cassetten. Überspielen von Sendungen und Schallplatten auf CC-Cassetten. Eigene Mikrofonaufnahmen. Einblendung von Sprecher-Texten in laufende Überspielungen.

Stereo-Empfänger-Verstärker:
2 x 13 Watt Sinus. 2 x 20 Watt Musik. UKW, KW, MW, LW. 5 UKW-Festsendertasten. 3 Anzeigeinstrumente. Mit dem servicefreundlichen Rundfunk-System-Chassis '77.

Stereo-Plattenwechsler PE 3040:
Für sechs 17- oder 30 cm-Platten. Silicongedämpfter Tonarmlift. 33 ⅓ und 45 U/min. Hochwertiges Keramik-System CDS 660.

Stereo-CC-Cassetten-Recorder Philips 2507/84:
Für Normal- und Chromdioxyd-Cassetten. 2 Gleitregler für Stereo-Kanal-Aussteuerung, Bandzählwerk, Pausen-Taste, Anschlußbuchse für Mikrofon. Bandendabschaltung.

Gehäuse in den Farben Perl oder Graphit-Metalleffekt mit getönter Klarsichthaube.

2 Boxen gehören zum Lieferumfang.

Wer ein Gerät mit diesem Gütezeichen kauft, kann gewiß sein, daß jedes einzelne Bauelement vielfach geprüft und kontrolliert wurde. Die Geräte werden nach strengsten Qualitäts-Normen gefertigt und garantieren dem Käufer einen zuverlässigen Gebrauchswert.

Den informativen Prospekt »Loewe-Parade« sollten Sie kennenlernen. Sie erhalten ihn beim guten Fachhandel oder direkt über Loewe Opta, 8640 Kronach.

LOEWE QUALITÄT
Sicherheit auf Dauer

LOEWE
RUNDFUNK · FERNSEHEN
PHONO

Ende der Flaute?

Vorsichtiger Optimismus nach den Boots-Ausstellungen im Herbst.

Nach einem jahrelangen Boom im Bootsgeschäft kam unvermittelt die Krise – sinkende Umsätze und spektakuläre Pleiten erschütterten die Branche. Bei Durchsicht der Auftragsbücher zum Schluß der Ausstellungen der vergangenen Jahre gab es meist lange Gesichter, denn die Bootskauf-Interessenten ließen ihr Geld auf der Bank – und dachten schon gar nicht daran, teure Kredite aufzunehmen.

Doch nun schimmert ein Silberstreif am Horizont: Nachdem es mit dem Auto anscheinend wieder aufwärts geht, hofft auch die Bootsbranche auf Wiederbelebung. Tatsächlich ist das Interesse am Bootssport ungebrochen, wie die zunehmende Zahl der Ausstellungsbesucher und Führerscheinkurse beweist. So wurde beispielsweise die vom 27. 9. bis 5. 10. veranstaltete „Interboot" in Friedrichshafen dieses Jahr von rund 80 000 Schaulustigen besucht – das sind 12 Prozent mehr als im Vorjahr. Ebenso meldeten die Düsseldorfer „boot" und die Hamburger Bootsschau neue Rekorde.

Auch als Geldanlage geeignet: Jachten der gehobenen und oberen Preisklasse.

Freilich, der wachstumsfördernde Auftragsregen blieb auch in diesem Herbst aus, doch erwarten Werften und Händler ein gutes Nachgeschäft. Kenner des Marktes erwarten dennoch einen Vorgang, der gern mit „Gesundschrumpfung" und „Marktbereinigung" umschrieben wird. Es werden also noch einige Betriebe ihren Laden dichtmachen müssen.

An genaue Zahlen über den Geschäftsrückgang zu kommen, bereitet gewisse Schwierigkeiten, weil viele Statistiken unvollkommen sind. Beispiel deutsche Bootsbauer: Deren Produktion wird nur dann registriert, wenn sie mehr als 10 Personen beschäftigen. Nun sind aber viele Werften bei uns Klein- und Kleinstbetriebe. Sie werden somit nicht erfaßt.

Aus Frankreich kam unlängst die Meldung, daß 1975 mit einem Auftragsrückgang von 30 bis 40 Prozent gerechnet wird. Gleichzeitig wurde aber in Optimismus gemacht: „... die Krisenstimmung müßte mittelfristig schwinden, denn die Franzosen haben große Freude an Freizeitaktivitäten."

Zahlen über den Geschäftsrückgang liegen auch aus den Niederlanden vor, genauer gesagt, über den Bootsexport des Landes. Danach wurden 1973 insgesamt 5156 Boote im Wert von rund 100 Mio. Gulden ausgeführt, verglichen mit nur 2239 Einheiten im Wert von ca. 89 Mio. Gulden im Jahre 1974. Die Bundesrepublik liegt als Abnehmer weit an der Spitze (1973: 1848 Boote im Wert von 42,8 Mio. Gulden; 1974: 1629 Boote im Wert von 37,7 Mio.).

Entsprechend der Bedeutung des deutschen Marktes für die ausländischen

Bootsbauer ist auch ihre Beteiligung an den Messen. In Friedrichshafen stammten die meisten ausländischen Aussteller aus England, den Niederlanden, Italien und der Schweiz. Auch in Hamburg führten mit weitem Abstand ebenfalls England (57 Direktaussteller) und die Niederlande (43), die nächsten Plätze wurden dann allerdings von skandinavischen Ländern eingenommen.

Einer Täuschung unterliegt freilich, wer aus der Zahl der ausländischen Direktaussteller auf den Anteil der Importboote schließen wollte, denn viele Produkte aus dem Ausland werden von einheimischen Händlern und Importeuren präsentiert. Einer Schätzung der Hamburger Messegesellschaft zufolge, stammen zwei von drei Booten aus dem Ausland. Bei Zubehör sieht das Verhältnis ähnlich ungünstig aus. Oder anders gesagt: Deutsche Hersteller sind hoffnungslos zurückgedrängt.

Dies hat verschiedene Gründe, wie das Beispiel England am besten zeigt: Durch die Wertminderung des Pfundes ergaben sich in letzter Zeit außerordentlich günstige Preise für Boote und Zubehör. Hinzu kommt eine massive staatliche Exportförderung durch das British Overseas Trade Board, das zusammen mit dem nationalen Boots- und Schiffbauerverband Gemeinschaftsstände auf ausländischen Ausstellungen organisiert und bezuschußt. Schließlich wären da noch die Lohnkosten zu nennen, die in der Bundesrepublik um rund 60 Prozent höher liegen als in England. ▷

Die SAFE-Alarmanlage Überlegene Gesichtspunkte für ein weltneues System

Bislang waren Alarm-Anlagen im allgemeinen den Banken und den Juwelieren vorbehalten. Nur wenige Privathaushalte und Geschäftsbetriebe waren in der Lage, sich diesen Schutz und diese Sicherheit zu leisten.
Andererseits die Fakten: Wußten Sie, daß in Deutschland statistisch ca. alle 17,5 Sekunden eingebrochen oder gestohlen wird? Trotz Rolladen und Riegel, trotz Schloß und Gitter?
Jetzt endlich gibt es Schutz und Sicherheit, einfacher denn je. Mit dem SAFE-Alarm-Set. Das SAFE-Alarm-System ist eine Weltneuheit, in Deutschland hergestellt. Es arbeitet nach einem völlig neuen technischen Konzept. Modernste Sicherheits-Elektronik läßt dem Einbrecher keine Chance mehr. Und vor allem:

Das SAFE-Alarm-Set ist drahtlos und installationsfrei! Keine Preßlufthämmer, keine Kabel, kein Bauschutt. Nichts, was Ärger macht, und obendrein sich noch in hohen Rechnungen zu Buche schlägt. Die Geräte des SAFE-Alarm-Set einfach in eine Steckdose stecken. Das ist so ungefähr alles. Sofort haben Sie optimalen Schutz. Für sich, Ihre Familie und Ihren Besitz. Zu kaufen bei Ihrem Elektrofachhändler. Das SAFE-Alarm-Set – überlegene Gesichtspunkte sprechen für Ihre Sicherheit.

Informationsmaterial und Händlernachweis erhalten Sie gegen diesen Kupon.

Kupon

Bitte schicken Sie mir kostenlos Informationsmaterial und Händlernachweis für das SAFE-Alarm-Set.

Name: _____

Ort ( ) _____

Straße: _____

SAFE sicherungstechnik
D 6057 Dietzenbach, Dreieichstr. 37
Tel. 06074/2214, Telex 4191594

451

Ende der Flaute?

Wie schon in den Vorjahren, so zeigte sich auch bei den Herbst-Bootsschauen 1975 ein deutlicher Trend: Boote im Wert bis zu etwa 25 000 Mark konnten verhältnismäßig gut abgesetzt werden. Käufer dieser Preiskategorie sind meist Personen, die die erforderlichen Beträge gespart haben und sie nun kurzentschlossen in ein Wassergefährt investieren. Die nächsthöhere Preisgruppe, so etwa bis 60 000 Mark, geht indes sehr viel schlechter. Von Branchekennern vermuteter Grund: Käufer waren früher überwiegend Leute, die – zusätzlich zum Ersparten – einen mehr oder weniger großen Kredit aufnahmen –, und genau das unterlassen sie in dieser unsicheren Zeit.

Nach wie vor gut im Geschäft: Windsurfer und leicht transportierbare, kleine Jollen.

Die darüber liegende Preisklasse bis etwa 130 000 Mark ist schwer einzuschätzen, da hierunter sehr unterschiedliche Fahrzeugtypen fallen. Manche Aussteller äußerten sich zufrieden, andere wiederum klagten über Auftragsrückgänge und sogar über Vertragsrücktritte.

Die Spitzenerzeugnisse schließlich gehen weiterhin prächtig – das große Geld ist immer noch vorhanden. Ja, es flüchtet verstärkt in Sachwerte, auch in Jachten, denn diese sind, so ein englischer Werftherr, „ein schwimmender Aktivposten, ein bewegliches Stück realen Vermögens, das von den einheimischen Finanzbehörden weitgehend unbelästigt bleibt".

Das Verhältnis der ausgestellten Segel- und Motorboote veränderte sich in

KRONPRINZ-RÄDER
Die Gutgebauten

in Solinger Qualität.
Ausgezeichnet
mit diesem Zeichen

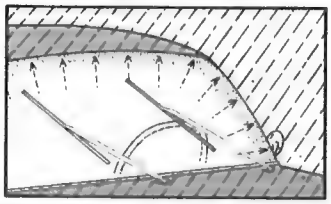
weyer

Aus der Luftfahrt
NEU
für den Autofahrer

REGEN abweiser

für Windschutzscheiben, Seiten- und Heckfenster.

weyer Regenabweiser bildet einen unsichtbaren, transparenten Film, der auftreffenden Regen in kleine Tropfen zerlegt und durch den Fahrtwind selbsttätig abrollen läßt.



Bessere Rundumsicht bei Regen und Schnee. Kein sichtbehindernder Wasserfilm mehr. Gute Sicht auch bei Abheben der Scheibenwischer.

Mehr Sicherheit bei Regenfahrten durch weyer Regenabweiser.

weyer

4 Düsseldorf 32 Abt. 12

Erhältlich im Fachhandel, in Kaufhäusern, insbesondere Kaufhof, Neckermann, Quelle, Woolworth, und bei Ihrer Tankstelle, z. B. ESSO.

den letzten Jahren zugunsten der windgetriebenen Fahrzeuge. Laut „Interboot" waren 53 Prozent Segel- und 40 Prozent Motorboote ausgestellt. In Hamburg entfielen sogar über 60 Prozent des Angebots auf Segelboote. Ursache hierfür sind steigende Kraftstoffkosten und immer häufigere Fahrverbote für Motorboote auf den einheimischen Gewässern. So sollen Außenborder von über 10 PS in Friedrichshafen in Erwartung einer Beschränkung der Motorbootfahrerei auf dem Bodensee kaum noch absetzbar gewesen sein.

Bestätigt wird diese Entwicklung auch durch die Anfragen an den „Interboot"-Computer. Von den 13 057 Personen, die die Dienste des mit Bootsdaten gefütterten Rechners in Anspruch nahmen, interessierten sich 10 064, also rund 77 Prozent, für Segelboote und nur 2448 (18,7 Prozent) für Motorboote.

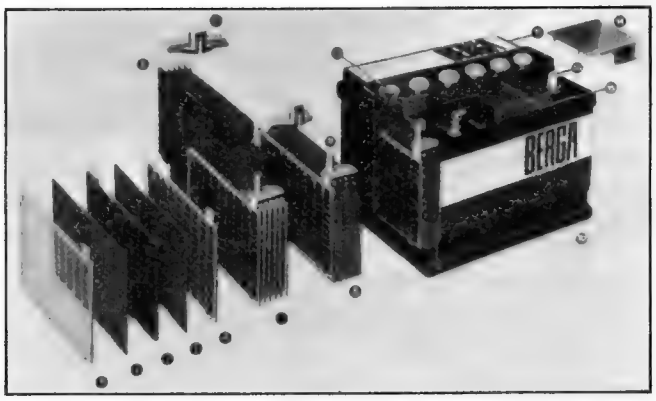
Die Preise zeigten, wie sollte es anders sein, eine steigende Tendenz — man sprach von einer achtprozentigen Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Manche Hersteller verwiesen gar auf unveränderte Preise, doch hatte man dabei manchmal den Eindruck, daß die Boote dafür ein wenig schlichter ausgefallen waren als im Jahr zuvor. Gespart wurde auch an Ausstattung und Ausrüstung.

Preise und Absatzchancen führten bei Händlern und Werften zu langen Diskussionen, doch den Vogel als Lieferanten für Gesprächsstoff schossen Schleswig-Holsteins Sozialdemokraten ab: Sie machten sich kurz vor der Hamburger Ausstellung für eine Luxussteuer bei Jachten stark. Dies wäre nach übereinstimmender Meinung der Aussteller das Ende der Branche.

Herbert Pielbaum

Batterie–Infarkt?

Das „Herz" Ihres Autos ist die Batterie. Vom Motor bis zum Scheibenwischer – alles hängt von ihrer Leistung ab. Sorgen Sie dafür, daß Ihre Batterie ohne „Herzinfarkt" durch den Winter kommt: durch regelmäßige Kontrolle und Wartung.



Der Start

Beim Start wird durch chemische Wechselwirkung der Elektroden mit Schwefelsäure von der Batterie Strom abgegeben. Dabei bildet sich als Reaktionsprodukt Bleisulfat.

Kontrolle und Wartung

Da beim Startvorgang Schwefelsäure verbraucht wird, kann durch regelmäßige Messung der Säuredichte mittels Hebesäuremesser der Ladezustand der Batterie überwacht werden. Ist die Säuredichte zu stark abgesunken, muß die Batterie außerhalb des Fahrzeuges nachgeladen werden.

Aufbau einer 12 V Batterie

1. Masseträger aus korrosionsfester Bleilegierung
2. Sicherheitsisolierung aus mikroporösem Kunststoff
3. Positive Elektrode mit Sicherheitsarmierung aus Kunststoff
4. Negative Elektrode
5. Positiver Elektrodensatz
6. Verbindungskamm aus Hartblei für Elektroden gleicher Polarität
7. Negativer Elektrodensatz mit aufgeschweißtem Verbindungskamm
8. Elektrodenblock, bestehend aus einem negativen und positiven Elektrodensatz mit Sicherheitsisolierung
9. Verbindungskamm mit Endpolabteilung
10. Batteriegehäuse aus Hartgummi, Polystyrol, Polypropylen
11. Batteriedeckel
12. Sicherheitsverschluß
13. Positiver Anschlußpol
14. Sicherheitsabdeckung als Berührungsschutz über dem positiven Anschlußpol
15. Anschluß für Diagnose-Prüfsystem zur Kontrolle des Säurestandes

So funktioniert Ihre Starterbatterie

Wenn Sie sich für die genaue Funktion Ihrer Batterie interessieren – für Ladung, Entladung, Wartung etc. – dann fordern Sie einfach mit dem untenstehenden Coupon unsere Broschüre „Wie funktioniert Ihre Starterbatterie" an. Sie gibt Ihnen detailliert und umfassend Auskunft.

Aber vielleicht genügte Ihnen schon unser kleiner Exkurs – und Sie interessieren sich viel mehr für das BERGA Winter-Mädchen? Wir verschenken es – als Poster.

BERGA bedeutet Sicherheit – Sicherheit für Ihr Auto.

BERGA

Coupon

Bitte schicken Sie mir

☐ das BERGA Winterposter
☐ Ihre Broschüre „Wie funktioniert Ihre Starterbatterie"

Name

Anschrift

BERGA Batterie

BERGA

Ihre Sicherheitsbatterie

BERGA baut Batterien. Für den automobilen Bereich Starterbatterien, für industrielle Aufgaben Stationäre – und Fahrzeugantriebs – Batterien.

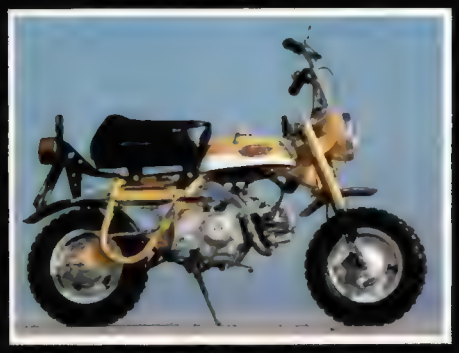
ACCUMULATORENFABRIK BERGA GMBH, 7550 RASTATT/BD., INDUSTRIESTR. 34-36

1·75

Männersachen

Vom Plattenspieler bis zum Reisekoffer.

Mit extravagantem Design und ausgefeilter Technik wartet der Plattenspieler „Transrotor AC" des britischen Unternehmens Michell auf, das gewöhnlich Präzisionsteile für Rolls-Royce oder British Aircraft produziert. Das Chassis ist aus einem Stück Acrylglas gebogen; elastische Metallfederfüße darunter fangen Erschütterungen vollkommen ab. Ein elektronisch geregelter Antrieb und der mit sechs vergoldeten Gewichten besetzte Teller sorgen dafür, daß Gleichlaufschwankungen weit unter der Hörschwelle bleiben. Auch das von HiFi-Profis gefürchtete Rumpeln tritt beim 2500 Mark teuren Transrotor selbst in Verbindung mit hochwertigen Lautsprechern nicht auf. Abhilfe gegen Staub schafft ein kleiner Reinigungsarm, dessen mit russischem Eichhörnchenhaar besetzte Bürste ständig über die Plattenrillen wischt. Vertrieb: J. Räke, 5 Köln 1, Krefelder Wall 36



Als Miniatur eines richtigen Motorrads propagiert Honda seine „Monkey" für 1148 Mark. Das mit knolligen Reifen ausgestattete und sehr kletterfreudige Gefährt besitzt ein Viertaktmotörchen mit 1,7 Pferdestärken, die es 40 Stundenkilometer schnell machen. Eine flache Drehmomentkurve erlaubt schaltfaules Fahren; der Tankinhalt von zweieinhalb Litern reicht je nach Gewicht des Fahrers bis zu 100 Kilometer weit. Der Lenker des 100 Pfund wiegenden Mittelgewichts ist klappbar; versichert wird es als Moped. Vertrieb: European Honda GmbH, 605 Offenbach, Sprendlinger Landstraße 166

Mit 46000 Schlägen pro Minute geht die Zweigang-Schlagbohrmaschine von Metabo auch härteste Betonwände – das Kreuz jedes Heimwerkers – an. Die bullige Kraft von 600 Watt wird dabei in Löcher fast vom Durchmesser eines Besenstiels umgesetzt; in Stahl schafft sie immerhin noch 13 Millimeter. Das 445 Mark teure Gerät enthält eine stufenlose elektronische Drehzahlregelung, die von null bis 3000 Umdrehungen reicht; mittels eines Kickdown-Schalters läßt sich, ähnlich wie beim Automatikauto, bei Bedarf die volle Kraft abrufen. Hersteller: Metabowerke KG, 744 Nürtingen

Aus teurem Grubenleder und in Handarbeit wird ein praktischer Koffer gefertigt, den neuerdings Boutiquen um 280 Mark anbieten. Die Rindshaut wird nach diesem althergebrachten Verfahren monatelang in Erdlöchern gelagert und langsam durchgegerbt, um das Material besonders strapazierfähig zu machen. Das schwarze Reiseutensil, das übrigens aus China importiert wird, zeichnet sich durch eine variable Tiefe aus, die zwischen 20 und 28 Zentimetern mittels zweier Riemen verstellbar ist. Innen ist ein blauer Futterstoff versteppt. Vertrieb: „Lange Straße 6", 7 Stuttgart 1, Lange Straße 6

Die Schlagbohrmaschine des Jahres: DM 109,–*

330-Watt-Motor, mechanisches 2-Gang-Getriebe, 10 mm Bohrfutter.

Soviel Leistung zu diesem Preis

Das kann nur Black & Decker

Master-Schlagbohrmaschine DN 7

Mit robustem, mechanischem 2-Gang-Getriebe. Für volle Kraft in jedem Gang. Sie knackt jeden Beton. Bohrt in Stahl und jedes andere Material. Das Bohrfutter faßt Bohrer bis 10 mm. Das reicht für Dübel mit 1¼ Tonnen Tragkraft.

Neu:
Master-Schlagbohrmaschine DN 8

Die noch stärkere Ausführung der DN 7. Mit der großen Kraft eines 370-Watt-Motors. Mit 13 mm Bohrfutter.

Solide Qualität - vernünftige Preise

Das weltweite technische „Know-how" von Black & Decker als Elektrowerkzeug-Hersteller bürgt für Maschinen von solider Qualität. Nach modernsten Erkenntnissen durchrationalisierte und vollautomatische Fertigungsmethoden erlauben es uns, diese Maschinen zu erstaunlich günstigen, oft konkurrenzlosen Preisen abzugeben.

Alle Black & Decker-Maschinen unterliegen ständigen und mehrfachen Qualitätskontrollen. Deshalb können wir es uns leisten, auf jedes Gerät die einmalige 1-Jahr-Vollgarantie zu geben.

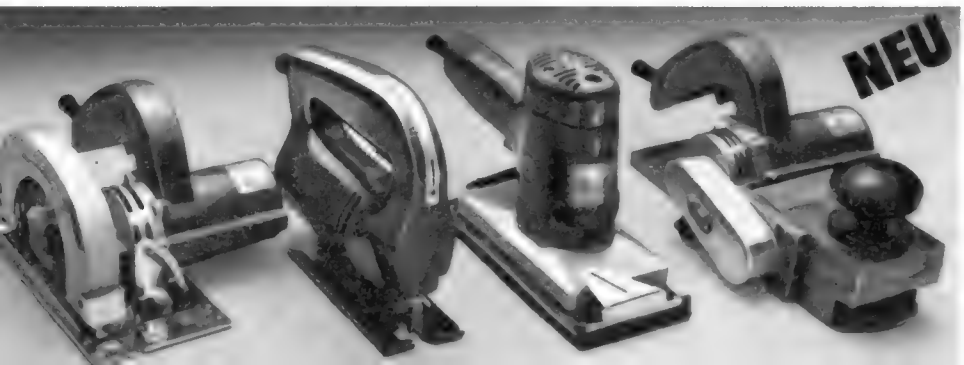
***Unverbindliche Preisempfehlung**

Handkreissäge DN 55
450-Watt-Motor. 35 mm Schnittiefe. Gehrungseinstellung bis 45 Grad.
DM 109,–*

Stichsäge DN 35
330-Watt-Motor. Schnittiefe in Holz 40 mm. in Stahl 2 mm. Stufenlose Gehrungseinstellung bis 45 Grad.
DM 105,–*

Vibrationsschleifer DN 46
Hohe Schleifgeschwindigkeit mit 16.000 U/min. Schleiffläche 195 x 93 mm.
DM 89,–*

Hobel DN 75
450-Watt-Motor. Hobelbreite 75 mm. Spantiefe bis 1,5 mm stufenlos einstellbar. Falztiefe bis 20 mm.



Die Master-Idee von Black & Decker

Erfahrene Heimwerker bevorzugen Maschinen mit eigenem Motor. Denn mit Maschinen, deren Technik speziell auf ihren Anwendungsbereich abgestimmt ist, erzielen Sie meisterhafte Arbeitsergebnisse. Das Black & Decker Master-Programm bietet eine Vielzahl von Maschinen mit eigenem kraftvollem Motor, bei denen außerdem das zeitraubende An- und Abbauen von Antriebsmaschinen entfällt. Und vor allem: Diese Master-Geräte mit eigenem Motor kosten kaum mehr als manche Zusatzgeräte ohne Motor von anderen Herstellern.

Black & Decker®

Herbstmanöver

In der Eifel trafen sich 150 automobile Kriegsveteranen.

Das Eifelstädtchen Daun leistet sich einmal im Jahr ein kriegerisches Wochenende. Denn anläßlich des dort nun schon traditionellen Geländefahrzeug-Treffens rückt die olivgrüne Schar der Freizeithelden in mehrfacher Kompaniestärke an.

Militärisches nämlich herrscht beim „Intercrocom" (International Cross Country Meeting) vor. Hier versammeln sich nicht die kristallackbeschichteten Buggies und die appetitlich verchromten Enduromaschinen einer Freizeitgeneration. Nach Daun wird Kriegsspielzeug im Original mitgebracht.

Das offensichtlich wachsende Vergnügen an militärischer Motorisierung beschert dem veranstaltenden Sportfahrerkreis Daun ein von Jahr zu Jahr größeres Teilnehmerfeld. 1975 rückte ein durchaus stattlicher Heeres-Kraftfahrzeugpark an: Rund 150 wehrdiensttaugliche Vehikel.

Der Spaß am militanten Zweitfahrzeug ist ausgesprochen international und keineswegs eine Spezialität der grimmigen Teutonen. Fast die Hälfte aller Teilnehmer reiste aus dem Ausland an. Die Niederländer waren stark vertreten, die Belgier ebenso, und aus Luxemburg schien die Mehrheit der Reserve aufmarschiert, dazu ein Schweizer mit authentischen Kriegserlebnissen, Österreicher, Italiener, Briten und Franzosen.

Der Fahrzeugpark der Hobby-Helden ist ziemlich beachtlich, die Skala reicht vom schlichten Kurierkrad bis zum Panzerspähwagen. Wer im Jeep oder Munga anreist, ist einer von vielen. Die Elite weist sich durch Kettenfahrzeuge oder wenigstens drei angetriebene Achsen aus. Nicht wenige dieser Allesüberwinder sind offiziell zugelassen. Die Eigner können es sich offensicht-

Gruppenerlebnis im Gelände: Zum Cross Country Meeting kommen Jeep-Fahrer aus ganz Europa in die Eifel.

Alfa Romeo Vertriebs GmbH, 6230 Frankfurt/M.-Griesheim, Lärchenstr. 110, Tel. (0611) 3 90 31, Filialen: Bremen-Hemelingen, Tel. (0421) 45 02 76, München, im Euro-Industriepark, Tel. (089) 31 62 63

KURVEN FÄHRT KEINER BESSER AS
DIE ALFETTA VON ALFA ROMEO

Nur der Motor belastet bei der Alfetta die Vorderräder. Deshalb lenkt sie sich so leicht. Getriebe und

KURVEN FÄHRT KEINER BESSER AS
DIE ALFETTA VON ALFA ROMEO

Kupplung liegen bei der Hinterachse. Das gibt Bodenhaftung für die Antriebsräder. *Alfa Romeo*

lich leisten, solch kostspieliges Gerät häufiger zu bewegen.

Die Traumwagen der olivgrünen Zunft sind von eigener Art. Sie kommen nicht aus dem Umkreis von Modena, und sie heißen auch nicht Range Rover oder Jeep Renegade. Kernige Veteranen zählen mehr: Ein Dodge Commando-Wagen aus dem Zweiten Weltkrieg beispielsweise, ein Borgward-Koffer aus den frühen Bundeswehrtagen oder gar ein GMC-Truck 6 x 6 aus dem Zweiten Weltkrieg. Das wär's.

Für solche Raritäten werden die letzten Geldmittel mobilisiert und die Wochenenden eines oder mehrerer Jahre abgeschrieben. Viele der Kriegsveteranen sind so proper restauriert, als müßten sie gleich zum Appell. Man ist sein eigener strenger Schirrmeister.

Kameraden, die auf solche Mühen verzichten und Geländefahrzeuge aus jüngerer, mehr ziviler Serienfertigung benutzen, stecken derlei bürgerliche Autos wenigstens in Uniform. So kommen dann brave Amphicars im trutzigen Oliv daher. Ein VW 181 muß sich das gescheckte Tarnkleid der US Army gefallen lassen. Und eine betagte Einzylinder-Matchless, die nie einen britischen Kasernenhof zu sehen bekam – die Royal Army benutzte Triumph – zeigt sich nach einer Behandlung mit Nato-Oliv als Kriegskrad verkleidet.

Verfeinerten Stil demonstrieren manche der Freizeit-Feldherren durch Detailtreue und Accessoires. Eine Fahne – bis auf eine – macht sich immer gut. Und diese Flaggenschau reichte dann von Kaiser Wilhelms Zeiten bis zum amerikanischen Sternenbanner. Sehr geschätzt sind auch typische Truppensymbole – vor allem die Palme des Afrikakorps. Bei manchen gar darf auch ein Karabinerchen nicht fehlen.

Die Freude am schweren Gerät kennt offensichtlich kein Gewichtslimit. Der Militärmobil-Fan leistet sich — wenn's geht — auch stattliche Lastfahrzeuge. Wer gar Kettengetriebenes vorweisen kann, gehört zur Elite.

Haarschnitt und Kleiderordnung sind angepaßt. Parole: kurz und oliv. Der Parka gilt als korrekter Gesellschaftsanzug. Dezente Rangabzeichen und Adler sind gestattet, ebenso Schiffchen, Schirmmützen, Panzerkappen und Stahlhelme. Unter der Verkleidung stecken nicht selten Männer in jenem besten Alter, das die ungedienten „weißen" Jahrgänge inzwischen erreicht haben.

Ihr Manöver im Eifelland bleibt dann auch letztlich friedlich. Im vergangenen Jahr, so hört man, sei es in den nahen Wäldern noch zu einem Nachtgefecht

Schweizer Bundesheer: Mannschaftswagen von Saurer

Bundeswehr: Hotchkiss-Schützenpanzerwagen

Deutsche Wehrmacht: NSU-Kettenkrad

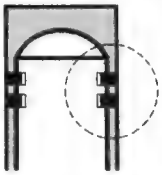
US-Army: General Motors Truck 6 X 6

LM LIQUI MOLY

Formel für Wirtschaftlichkeit: „Verschleiß 0 minus 40%"

Geben Sie LIQUI MOLY oiladditiv mit MoS_2 vom ersten Kilometer an in Ihr Motoröl. So senken Sie den Verschleiß im Motor ab 0 Kilometer um über 40 %* – und damit Ihre Reparatur- und Ersatzteilkosten.
Denn unser MoS_2-oiladditiv reduziert die materialfressende Reibung und damit den hohen Verschleiß im Motor ganz entscheidend – also im teuersten und am härtesten beanspruchten Teil Ihres Autos.

* Dieser Wert ist wissenschaftlich nachgewiesen.



Hier werden durch hohe mechanische Kräfte (Seitendruck des Kolbens bis 6 bar), hohe Drücke (am Kolbenboden bis 35 bar), hohe Temperaturen (am Kolbenring bis über 250° C) extreme Anforderungen an den Schmierstoff gestellt.

Weitere Informationen senden wir Ihnen gerne zu – auch über den ADAC-Test „Ölzusätze". Schreiben Sie uns – wir halten auch Ihr Auto fit.
LIQUI MOLY GMBH, D 79 Ulm, Postfach 2829

t.e.-Caravans Serie 76: Noch mehr Komfort und Eleganz.

Sie wissen doch, t.e.-Caravans sind echte Komplett-Caravans (mit Kühlschrank, Heizung, Doppelfenster usw.) ohne Aufpreis. Und die neue Serie . bringt viele neue Details zusätzlich, die Ihren Caravan noch schöner, komfortabler und praktischer machen. Alles zum unglaublich günstigen Werksnettopreis. Wir schikken Ihnen den kostenlosen Farbkatalog. Schreiben Sie uns, oder rufen Sie an.

t.e.-Caravans GmbH
433 Mülheim, Kölner Str. 37
Tel. (0208) 485051

te CARAVANS

Diese Tablette ist stärker als Ihr Kopfschmerz

Und sie hilft schnell. Auch bei Zahnschmerzen, Monatsbeschwerden, Wetterfühligkeit und bei fieberhaften Erkältungen. Das Gefühl der Abgeschlagenheit geht vorbei, und schon bald nach Einnahme der Spalt-Tablette fühlt man sich erleichtert und wohl. Die hervorragende Kombination der Wirkstoffe ist einer der Gründe für ihren Erfolg. Was die Spalt aber vor allem zu Deutschlands meistverlangter Schmerztablette gemacht hat, ist ihre außerordentlich gute Verträglichkeit. Spalt schont den Magen und die Nieren.

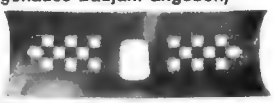
Wußten Sie, daß man über Spalt so viel Gutes auf einmal sagen kann?

Keinem anderen Schmerzmittel in Deutschland wird so oft vertraut wie Spalt. Spalt hilft schnell.

Kühlerschutzhauben

Schnellere **Motorerwärmung** bedeutet längere Lebensdauer **ab DM 19,50**

Für alle gängigen Fahrzeuge am Lager (Fahrzeugtype und genaues Baujahr angeben)



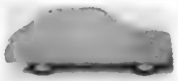
„Schnapp-Zu"

Eine **Schneekette** bester Qualität mit der einfachsten und schnellsten Montage. Die feingliedrige Spurkreuzkette ist laufruhig und bietet optimale Fahrsicherheit u. Spurtreue. Einmalig günstige Preise **ab DM 43,– pro Stück**

Alle Größen am Lager!

Bei Bestellung genaue Reifengröße angeben!

Plastik-Garagen



faltbar, hochwertige PVC-Folie reißfest, extrem hitze- und kältebeständig, eingebaute Entlüftung, **ab DM 79,90. Halbgaragen,** dieselbe Qualität, bedeckt, alles Glas, **ab DM 19,50**

Gegen starre Kälte im Auto

Katalyt-Heizofen

heizt mit 1,5 l Leichtbenzin 30 Std. lang, bis ca. 8 cm³, geprüft u. zugelassen, keine Flamme, kein Rauch, ohne Rückstände, völlig explosionssicher nur 56,-

Für die Gesundheit im Auto

Pelzbezug „LS"

(Luxus-Sonderklasse) aus echtem Lammfell hergestellt, an der Lehne und am Sitz Fellkappen, elastisch u. reißfest, sitzt bombenfest! Beste Fellqualität, voll waschbar, **2 Jahre Garantie.** Farben: Weiß, Sekt, Grau, Dunkelbraun,

Gr. A bis Mittelklasse DM 109,–
Gr. B ab Mittelklasse DM 119,–

Bei Bestellung Wagentype angeben!

AUTO ALBRECHT, 775 Konstanz 11 Telefon 07531/2[illegible] 42, Telex 7[illegible] Neuen **Gratiskatalog** (über 5000 Artikel) sofort anfordern.

Wissen Sie, wie konsequent Fahr-Erleichterung sein muß?

Der neue Volvo – der Volvo 66 – hat die serienmäßige Automatik, die Ihnen die vielen lästigen Schaltvorgänge, vor allem im Stadtverkehr, erspart. Genauso wie die technisch ausgewogene Fahrwerkkonstruktion, die das Fahren konsequent erleichtert.

VOLVO 66
ab 9.950,-DM (unverb. Preisempfehlung)

zwischen Holländern und Deutschen gekommen. Diesmal, es war keine Fußballweltmeisterschaft zu bewältigen, blieben selbst die Kampfhandlungen im Bierzelt aus. Gelegenheit, Mannesmut und Tatkraft zu beweisen, bot sich dann allerdings doch bei einer Demonstrationsfahrt im Gelände. Die Schwierigkeiten im Eifeler Brachland waren nicht unüberwindlich oder materialzerstörend, und eine Zeitwertung blieb sicherheitshalber aus. Dennoch kann der Sportfahrerkreis Daun diese Einlage als vollen Erfolg verbuchen.

Die Teilnehmer genossen es ausnahmslos und in vollen Zügen, einmal ganz legal und ohne Strafmandat oder Flurschadenrechnung durchs Gelände toben zu dürfen. Und auch die Zuschauer – sie zahlten artig zwei Mark Eintritt – kamen auf ihre Kosten.

Denn selbst für überzeugte Pazifisten bleibt es faszinierend, wenn beherzt gelenkte Jeeps, dreiachsige Geländelaster oder uriges Kettengerät spektakulär, doch meist mühelos alle Schwierigkeiten überwindet. Und wenn gelegentlich ein Übermütiger steckenbleibt, so hebt das nur die Stimmung.

Die Dauner Rallye-Oliv gibt damit letztlich ein sehr nachahmenswertes Beispiel. Ein Super-Cross der Allrad- und Kettengetriebenen wäre ein Sport mit gesicherter Zukunft. An Fahrzeugen dazu mangelt es, wie die Veranstaltung zeigte, wahrhaftig nicht. Viele der Geländeauto-Eigner wünschen sich mehr noch als einen nagelneuen Commando-Wagen ein paar stilvolle Wettbewerbe pro Jahr. An zahlenden Zuschauern dürfte es bei solcher Gelegenheit nie fehlen. Und an Brachland, das dabei nicht verwüstet, sondern allenfalls etwas umgestaltet wird, herrscht selbst in der Bundesrepublik kein Mangel. Die Gemeinden aber, die es zur Verfügung stellen, pflegen von solchen Anlässen zu profitieren.

Die wilde Schar der Freizeitkrieger ist bunt gemischt. Neben alten Kameraden und verhinderten Generälen finden sich auch pazifistische Lockenköpfchen ein, denen der Umgang mit der Wehrtechnik einfach Spaß macht.

In der kleinen Gemeinde Waldkönigen, wo die Truppe ihr Heerlager aufschlug, rollte am kriegerischen Wochenende die Mark, und das Bier im Festzelt floß zügiger als zur Kirmes. Und der einzige, der nicht auf die Wiederkehr der motorisierten Einheiten hoffte, war ein schaustellender Feuerschlucker. Denn vor einem pyrotechnisch gebildeten Publikum genügte die bezahlte Zirkusnummer nicht. Die Konkurrenz im Festzelt präsentierte einen ebenfalls lebenden Flammenwerfer – mit doppelter Feuerkraft. *Clauspeter Becker*

Liberale Kopfbedeckungsordnung: Panzerhaube . . .

oder Fellmütze à la Wildtöter. . .

oder Regenschirm bürgerlich . . .

oder lockeres Zivilisten-Langhaar.

Fotos: Lauppe

Holts

Wartung und Pflege selbermachen, Werte erhalten. Die Antwort darauf, daß Autofahren immer teurer wird. HOLTS hat die richtigen Mittel. Zum Beispiel Steel Wheels, den Felgenspray aus Kunststoff und Edelstahl-rostfrei für sicheren Schutz gegen Rost und Steinschlag. Zuverlässig und preiswert. Wie alles von HOLTS.

Steel Wheels

Blähungen und Völlegefühl

Was viele Menschen nicht vertragen: Hülsenfrüchte, Kohl, allzu frisches Brot und Gebäck, unreife Früchte, Schalenobst. Deshalb unser Tip: Verzichten Sie lieber auf diese blähenden Speisen.

Wenn Sie trotzdem mal „gesündigt" haben, so kann das nach modernen Erkenntnissen entwickelte Heilmittel ELUGAN schnelle Abhilfe schaffen.

Rezeptfrei in allen Apotheken. ELUGAN gibt es auch in Österreich.

ELUGAN hilft!

SUPASCOPE

Der neue Innenrückspiegel, bei dem es keine Sichtprobleme mehr gibt. Ein Super-Weitwinkel-Spiegel (160°), bestehend aus 5 blendfreien Spiegelflächen, die zusammen ein breites, geschlossenes Sichtfeld nach hinten bieten. Der „Tote Winkel" wird ausgeschlossen. **DM 59,50 inkl. MwSt.**

Fordern Sie unser Angebot an!
Es lohnt sich!

Rennsport-Zubehör GmbH, 6831 Reilingen, Sauerbruchstr. 3+6, Tel. 0 62 05/67 67, Telex 04 65 980

Die dynamische Alternative für mobile Freizeit: ein Wohnmobil!

Mercedes-Benz, Fiat, Peugeot, Bedford-Blitz, VW, das Qualitätsprogramm aus dem Schwabenland.

Karosseriewerke Weinsberg GmbH
7102 Weinsberg

Anzeigenschluß für Heft 25/75 ist am 12. 11. 75

testasa-e löst Potenzprobleme

Gegen geistige und sexuelle Erschöpfungszustände gibt es testasa-e. Die Potenz wird gezielt aufgebaut, die Erregbarkeit gesteigert durch Vitamin E und vier natürliche Heilpflanzen-Extrakte. testasa-e verstärkt die Durchblutung, regt die Hormonproduktion an und beeinflußt das Sexualzentrum.

testasa-e ist besonders gut verträglich. Keine Gewöhnung. Nur in Apotheken – rezeptfrei.

Leistungsschwund nach Alter in % Sexuelle Potenz

Alter	
30	– 8%
35	–13%
40	– 25%
45	– 33%
50	– 47%
55	– 51%
60	– 55%
65	– 60%

Lesart: Die Prozentzahl gibt den natürlichen Schwundwert an.

Groß zum Wohnen — Klein zum Reisen!

● Stabilbau-Caravan ● problemloser Aufbau ● 2 Typen 6 bis 18 qm ● bis 7 Schlafplätze ● kein fahrbares Zelt

REIMANN FALT CARAVAN

● Farbprospekt anfordern
● 10 Jahre Garantie!
● ab DM 4 000,–
ZELTCARAVAN DM 1495,–
6705 Zeilingen/Main
Würzburger Strasse 154

Kälte? – kein Problem

durch die seit 35 Jahren bewährten

CALIX-MOTORHEIZER

für wassergekühlte PKW, LKW sowie luftgekühlte VW. Benötigt wird eine 220-Volt-Steckdose. Für PKW unter DM 100,–, schwerste LKW bis DM 155,–. Händlernachweis und Prospekte senden wir Ihnen gern unverbindlich und kostenlos.

Generalimporteur der Nickelbolaget SCHLOBOHM & CO
D-285 Bremerhaven 21, Postfach 3106, Telefonsammel-Nr. (04 71) 5 30 77

AUTOTRANSPORTER

z. B. 2000 kg DM 3290,– inkl. MwSt. **Pkw-Kastenanhänger, Bootsanhänger,** ein- und doppelachsig. Fertige Anhänger sowie Anhänger-Bauteile und vorgefertigte Fahrgestelle zum Selbstbau. Netto-Preise ab Werk. Verlangen Sie kostenloses Angebot mit allen Daten.

MOSEL + CO., Anhängerwerk
764 Kehl-Leutesheim 100, Tel. 0 78 53 / 2 27

Talbot-Spiegel

mit den bildschönen international geschützten Breitsicht-Einsätzen „Talboval" (oval 150 x 96 mm) und „Talbosquare" (rechteckig 135 x 96 mm, siehe Bild) zeigen Ihnen

2 bis 3 Fahrspuren zugleich!

Das bedeutet: ruhiger und sicherer (weil totwinkelfreier) fahren in der Stadt und auf der Autobahn! Bezugsquellen und Prospekte vom Alleinhersteller Talbot + Co., 1 West-Berlin 62, Ebersstraße 80

Wissen Sie, wie konsequent Serienausstattung sein muß?

Der neue Volvo – der Volvo 66 – serienmäßige Extras, die konsequent nichts extra kosten:

- Automatik
- De Dion Hinterachse
- Bremskraftverstärker
- Sicherheitslenksäule
- Verbundglas-Frontscheibe
- integrierte Kopfstützen
- Dreipunkt-Automatikgurte vorn
- Thermostatgesteuertes Heizungs- und Belüftungssystem

VOLVO 66
ab 9.950,- DM (unverb. Preisempfehlung)

Extra drei

Morgan-Dreiräder: halb Motorrad, halb Auto.

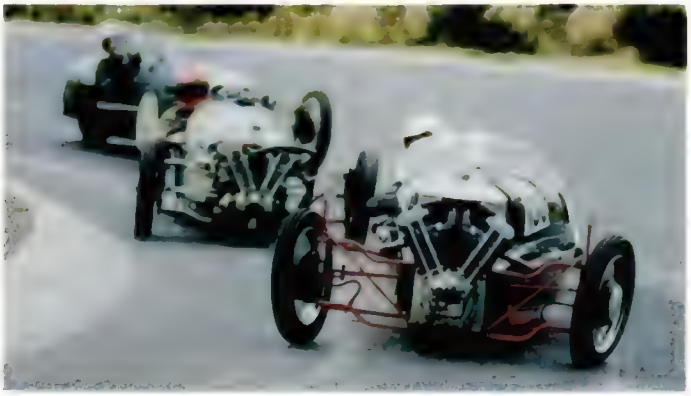
Von Harald Kaiser

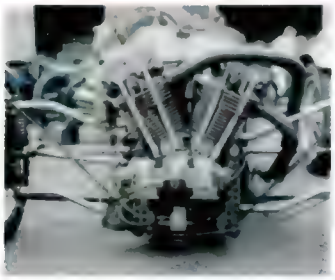
„Das Maß ist voll." So oder ähnlich entschlossen muß H. F. S. Morgan zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts seinem Ärger Luft gemacht haben. Was den technischen Zeichner einer Lokomotivfabrik in Harnisch gebracht hatte, war die Unart der Motorräder, gegen den Willen des Fahrers umzukippen.

Der auf mehr Motorrad-Standfestigkeit eingeschworene Engländer griff deshalb 1910 zum Zeichenstift und verhalf dem Krad auf dem Papier zu einem weiteren Rad. Doch während sich Gottlieb Daimler gut 25 Jahre vorher noch mit einem gelenkten Frontrad und zwei Hinterrädern bei seinem ersten, kutschenähnlichen Motordreirad begnügte, beschritt der kauzige Brite mit seiner Konstruktion einen neuen Weg. Er verpaßte nämlich seinem ersten Dreirad, wie auch allen weiteren „Moggies" zwei gelenkte Vorderräder und ein angetriebenes Hinterrad.

Aber nicht nur die Kippneigung antiker Einspurfahrzeuge war es, die den damals knapp 30jährigen Morgan aktivierte, sondern auch der Volkswunsch nach einem finanziell erschwinglichen Fortbewegungsmittel. Geradezu maßgeschneidert für dieses Massenbedürfnis war seine eigenwillige Konstruktion, die gewissermaßen als englischer Volkswagen zwischen Auto und Motorrad siedelte, aber nach der günstigeren Motorrad-Steuerformel dem Eigner nicht so schnell die Taschen leerte.

Trotz dieses fiskalischen Vorteils und dem gegenüber

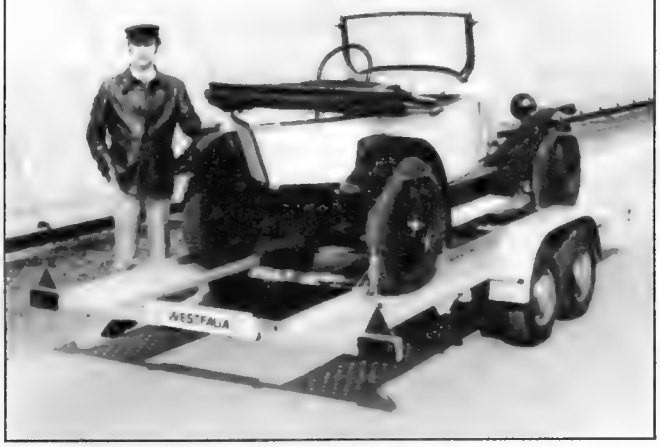




Unter Einsatz des Körpergewichts um die Kurven: unerschrockene Männer in Morgan-Dreirädern, für deren Vortrieb luft- oder wassergekühlte Motoren sorgen.

Fotos: Seufert

Herr Bertram, von uns befragt, sagte uns über seinen Westfalia-Fahrzeugtransporter:



»Westfalia heißt: modern, funktionell, wirtschaftlich«

Fragen Sie uns. Wir beraten Sie gern und schicken Ihnen sofort genaue Informationen.

WESTFALIA

WESTFALIA-WERKE
Franz Knöbel u. Söhne KG
4832 Wiedenbrück
Postfach 540 /b

Morgan-Dreiräder

Automobilen weitaus günstigeren Anschaffungspreis haftete dem 1910 auf der London-Motor-Show vorgestellten „Threewheeler" ein grundlegender Nachteil an: Platz hatte nur der Fahrer. Aber schon ein Jahr später rollte der erste Zweisitzer aus der kleinen Fabrik des Stammvaters heutiger exclusiver Morgan-Autos. Und noch vor Ablauf weiterer zwölf Monate nahm der Prototyp eines viersitzigen Dreirades Gestalt an, dessen Produktion 1915 anlief.

Die schon von jeher sportbegeisterten Bewohner des Insel-Königreichs entdeckten 1911 den gerade erst einjährigen Threewheeler ziviler Prägung als Sportfahrzeug, nicht zuletzt auch deshalb, weil die leichten Dreiräder mit einer verblüffenden Leistung aufwarteten. Ihre Fahrer gingen, schlecht organisiert, der neuen Freizeitbeschäftigung zunächst auf willkürlich ausgewählten Strecken nach.

Straffen Führungsstil demonstrierte jedoch alsbald die Cyclecar-Vereinigung, die nach ihrer Gründung ein für alle Mitglieder verbindliches Reglement erließ. Der wichtigste Punkt dieser Bestimmungen unterband von vornherein jegliche Frisierversuche: Starten durften nur Dreiräder, die komplett aus der Serie stammten.

Die solchermaßen erzielte Chancengleichheit versprach immer spannende Rennen, die nur derjenige für sich entscheiden konnte, der couragierter als die Konkurrenten ans Werk ging und den verwegeneren Fahrstil praktizierte. Gerannt wurde zu Urgroßvaters Zeiten ausschließlich gegen Motorräder und vierrädrige Bedelias aus dem kontinentalen Frankreich, die aufgrund ihres Riemenantriebs und der hintereinander liegenden zwei Sitze in die Motorrad-Kategorie fielen.

Bis zu 88 PS: Threewheeler-Kumulation am Nürburgring.

Die sportliche Verwendung der damals bereits bis zu 80 km/h schnellen Dreiräder erwies sich beim Verkauf dieser Fahrzeuge als äußerst hilfreich. Bereits auf 1500 weitgehend handgefertigte Threewheeler belief sich die Jahresproduktion anno 1911. Aber nicht nur der Wettbewerbseinsatz seiner Dreiräder bescherte H. F. S. Morgan geschäftliches Glück, auch das Militär, die Polizei und das Rote Kreuz griffen auf sie zurück.

Mittlerweile gelang den englischen Hornissen, wie sie Fans liebevoll bezeichnen,

im Motorsport der totale Durchbruch, 1913 wurde auf französischem Boden ein Grand Prix für Cyclecars veranstaltet. Das gemeldete Feld von 48 Fahrzeugen setzte sich aus mehreren mit oder ohne Lizenz nachgebauten Dreirädern morganischer Provenienz, echten Morgans, Motorrädern, Bedelias und Seitenwagengespannen zusammen.

Die „Moggies", die heute nostalgische Träume erwekken, wurden in ihrer aktiven Zeit von Zweizylinder-V-Motoren angetrieben, die vor der Vorderachse placiert waren und ihre Kraft über zwei Ketten auf das freistehende Hinterrad übertrugen. Mit dem außenbords montierten Kupplungshebel wurde je nach Erfordernis die Langsam- oder die Schnellfahrkette mit Kraft versorgt. Den anfangs mit sieben und zehn Pferdestärken recht schwach motorisierten Threewheelers wurden bald Maschinen mit 18, 24, 54 und 88 PS einverleibt, deren Hubraum von 500 über 750 bis 1100 ccm reichte. Bevorzugte Fabrikate waren Jap, MAG und Matchless, die wahlweise mit Luft oder Wasser gekühlt wurden.

Das Spitzenmodell in der Dreirad-Baureihe von Morgan war der Typ Aero, der 1923 auf der London-Motor-Show debütierte. Für 150 englische Pfund war diese Luxusausführung damals zu haben. Für dasselbe Modell, ausgerüstet mit einem 1096 ccm-J.A.P.-Motor, werden heute gut 2000 Pfund (ca. 12 000 Mark) gezahlt. Die „üppige Ausstattung" dieses Modells hörte aber dort auf, wo die Aufpreisliste anfing. Für ein Vierganggetriebe wurden zehn Pfund mehr berechnet, ein Tachometer sollte 5,5 Pfund zusätzlich kosten, die Acht-Tage-Uhr erforderte weitere drei Pfund, und Sonderwünsche bei der Lackierung ließen sich die englischen Geschäftemacher seinerzeit mit zwei Pfund extra entlohnen. Wollte man gar zu der nur mit einer nicht sehr wirkungsvollen Hinterradbremse ausgerüsteten kargen Grundversion zwei handbetätigte Vorderradbremsen haben, flossen abermals sechs Pfund in die Morgan-Kassen.

Die große Zeit der Threewheeler endete Anfang der 30er Jahre, als die ersten MG Midgets auftauchten, doch vorher wurde die Szenerie noch um ein autoähnliches Dreirad mit Ganzkarosserie und Vierzylinder-Fordmotor bereichert. Etwas früher, ungefähr 1918, wußte ein findiger Engländer die Benzinknappheit während des Ersten Weltkriegs zu mildern, indem er seinem Threewheeler hinten einen ca. drei Meter hohen Gasbehälter aufsetzte.

Von den bis 1950 gebauten 50 000 Dreirädern, die in aller Welt Verbreitung fanden, laufen heute noch weit über 1500 Exemplare aus den „Goldenen Zwanzigern" in ihrem Geburtsland auf der Straße. Ihre Besitzer sind im „MorganThreewheelerClub" organisiert, der 1948 gegründet wurde und der heute einen eigenen Manager für die Ersatzteilbeschaffung bezahlt. Der Club umfaßt 700 Mitglieder, über 50 Prozent sind auch Besitzer. Die Clubstatistik weist aus, daß jeder von ihnen wenigstens zwei der alten Dreiräder besitzt.

Rennen mit Threewheelers stehen heute wieder in voller Blüte. Ungeachtet ihres historischen Wertes rennen sie im Rahmen von Oldtimer-Veranstaltungen wie einst. Und fällt ein Dreiradpilot im Wettbewerb aus, ist meist gleich ein hilfreicher Mitstreiter zur Stelle, der das defekte Teil ersetzen kann – kostenlos versteht sich, denn unter Gleichgesinnten wird kein Geld für solch eine selbstverständliche Hilfeleistung genommen.

AGUA BRAVA

Die Herrenserie mit der herben Frische des Südens.

Aus dem Hause PUIG.

Es gibt manches, um das man den Süden in seiner Lebensart beneidet. Männer, die AGUA BRAVA benutzen, wissen das.

Ein Start-Set zum Kennenlernen: After Shave, Soap, Deo-Spray, Bath-Shower-Gel. Zum außergewöhnlichen Preis von DM 14,50*

*unverbindlich empfohlener Verkaufspreis.

AGUA BRAVA. Via Barcelona, New York, London, Paris.

In führenden Fachgeschäften.
Alleinvertrieb für Deutschland: Star Cosmetics GmbH, 5 Köln, Wallrafplatz 6.
Auch in Österreich und der Schweiz erhältlich.

Volle Klassen, leere Kassen

Privater Rennsport: die teure Passion der Startfeld-Füller.

Die Masse macht es im Rennsport. Sie sorgt für volle Startfelder und macht so die meisten Autorennen überhaupt erst möglich. Gedankt wird das Wasserträger-Dasein der Masse, die sich meist aus Privatfahrern rekrutiert, wenig. Denn der Privatier schießt aus eigener Tasche zu. Je mehr Rennen er bestreitet, desto heftiger ist der Schlag ins eigene Kontor. Profis erhalten vielfach Reifen oder Mineralölprodukte gratis oder werden gar noch für die Verwendung einer ganz bestimmten Marke bezahlt. Beim Privatmann beschränkt sich das Entgegenkommen der Industrie auf einen sogenannten Sportfahrer-Rabatt. Ähnlich einseitig ist auch das Interesse der meisten Rennveranstalter gelagert. Wohlklingende Namen, die wiederum zahlungswillige Zuschauer anlocken, werden mit fetten Prämien geködert. Hobby-Rennfahrer dagegen müssen in der Regel mindestens ein Dutzend Zehnmarkscheine

Startvorbereitung: zwei Mechaniker und Freundin Conny helfen Formel 3-Rennfahrer Werner Fischer.

Fotos: Zawodzky, Seufert

Neu

TEL 4, die elektronische Autoantenne von Bosch.

TEL 4: kurz, kompakt, leistungsstark. Nur 34 cm hoch. Absolut wartungsfrei. Ummantelter mattschwarzer Spiralkörper. Extrem biegsam, abbruchsicher, waschanlagenfest. Leichter, rascher Einbau in alle KFZ-Typen. Bei allen Bosch-Kundendiensten und im Fachhandel.

Winter ohne Spikes: Nicht durchdrehen –

Snowgrip

SNOWGRIP ist die sichere Wegfahrhilfe in Schnee und Eis. Vier stählerne starke Arme an jedem Antriebsrad, über der Lauffläche kraftvoll profiliert, krallen sich in den Untergrund und ziehen Ihren Wagen unwiderstehlich in Fahrt. Vorwärts – und durch. Und SNOWGRIP ist blitzschnell und kinderleicht angebracht und wieder abgenommen. Kein Auslegen, kein Drauffahren. Einfach ansetzen festziehen, fertig, los.

SNOWGRIP ist unentbehrliches Sicherheitszubehör, gerade jetzt nach dem Spikes-Verbot. Weitere Informationen und Verkauf beim Fachhandel. Bezugsquellennachweis:

Hans Hermann Auto-Technik 7032 Sindelfingen 6, Carl-Orff-Straße 6, Telefon: 07031/32071

HEUER

Heuer macht keine gewöhnlichen Uhren.

Der Beweis:

Microsplit. Eine vollelektronische Digital-Stoppuhr in Taschenformat. Keine gewöhnliche Uhr. Eine Heuer. Ref. 530

Montreal. Wasserdichter Automatic-Chronograph schwarz. Zeigt und stoppt die Zeit. Mit Pulsometer zur Pulsschlagmessung. Mit Tachymeter zur Geschwindigkeitsmessung. Keine gewöhnliche Uhr. Eine Heuer. Ref. 110.501

Coupon

Informieren Sie mich über
- ☐ *Stoppuhren/Chronographen*
- ☐ *Elektronische Stoppuhren*
- ☐ *Quarz-Digital-Tischuhren*
- ☐ *Elektronische Zeitmessgeräte*

Name: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Coupon bitte ausfüllen und einsenden an:

HEUER TIME GMBH
Leonrodstrasse 58/V
8 München 19
Telefon: 089/199081

Anzeige

Besonders empfehlenswert

Wer etwas Gutes entdeckt hat, der möchte meist auch andere daran teilnehmen lassen. So gehen „Geheim-Tips" von Mund zu Mund. Ein Beispiel: Kaffee Hag. Er wird als besonders guter und besonders bekömmlicher Kaffee auf diese Weise hunderttausendfach weiterempfohlen. Viele Kaffee-Liebhaber, die bei einem Geschmacksvergleich seinen großartigen Geschmack entdeckten, haben andere überzeugt. Mancher anspruchsvolle Kaffee-Empfindliche verdankt die Lösung seines Problems einer solchen Empfehlung. Vielleicht haben auch Sie einen guten Freund, der Ihren Tip schätzen würde. Wenn Sie aber Kaffee Hag selbst noch nicht probiert haben, lohnt sich ein Geschmacksvergleich. Er wird Sie überzeugen, daß Kaffee Hag aus gutem Grund so oft und vertrauensvoll weiterempfohlen wird.

Bitte ausfüllen, ausschneiden und einsenden an: DIE WELT, Abt. Stellenservice, 2 Hamburg 36, Postfach

Mehr als 70 Prozent aller WELT-Stellenangebote stehen gleichzeitig in keiner vergleichbaren Zeitung. Sie finden sie nur in der WELT.

Wertscheck für Berufs-Chancen in der Industrie, im Handel, beim Staat

Bitte schicken Sie mir vier Gutscheine für je 1 Exemplar einer WELT-Samstag-Ausgabe mit dem großen überregionalen Stellenanzeigenteil für Fach- und Führungskräfte.

Name: _____

PLZ/Ort: _____

Str./Nr.: _____

_____

DIE WELT

rascheln lassen, um ihrer Passion bei einer Veranstaltung frönen zu können. Erst wenn die Veranstaltung ein finanzieller Erfolg geworden ist, besteht die Aussicht, dieses Geld vielleicht wieder in die eigene Kasse fließen zu sehen.

Diesen unsicheren Faktor kann der Privatfahrer jedoch nicht in seine Kostenkalkulation einbeziehen. Ebensowenig wie die Prämien für gute Placierungen, die erfahrungsgemäß gerade dann ausbleiben, wenn sie am dringendsten benötigt werden. Als Faustregel gilt immer noch, daß eine Saison, die ein Dutzend Rennen umfaßt, in etwa noch einmal so viel kostet wie die Anschaffung des Rennwagens und diverser Zubehörteile.

Solch bittere Erfahrung mußte auch der schwäbische Formel 3-Fahrer Werner Fischer machen, der sich für 25 000 Mark einen gebrauchten Monoposto kaufte, für 13 000 noch zwei Motoren erstand und sich am Ende der Saison nicht schlecht wunderte, daß die Gesamtkosten des Unternehmens Formel 3 plötzlich auf 72 500 Mark angewachsen waren.

Fischer hätte eigentlich wissen müssen, was auf ihn zukommt, denn der Rennsport war ihm nicht fremd. Vor vier Jahren bereits erstand er seinen ersten Monoposto, einen gebrechlichen Formel V 1300. Auf diese Klasse beschränkten sich zunächst die rennsportlichen Ambitionen des heute 25-jährigen Verkäufers aus Waiblingen. Fleiß, Sparsamkeit und das Vermögen, vierrädrige Fortbewegungsmittel billig zu erstehen und zu einem höheren Preis wieder abzugeben, erleichterten Fischers Weg ins Cockpit.

Merkantilistische Ambitionen und ein Gespür für gute Geschäfte sind vielen Privatfahrern eigen, die sich mit geringen Mitteln über Wasser halten müssen. Um voll geschäftsfähig zu sein, ließ sich Fischer schon mit 18 Jahren für volljährig erklären und sorgte bereits wenig später dafür, daß Fischer senior die Einwilligung zu diesem beschleunigten Reifeakt gründlich bereute: Der 300 Mark-Mercedes des geschäftsfähig gewordenen Jung-Fischers wechselte für 3000 DM gegen den Willen des Vaters den Besitzer. Das Geld wurde in einen gebrauchten Formel V-Rennwagen investiert.

Als der Schwabe 1974 an die Pforten von Teams klopfte, die ihn aus seiner erfolgreichen Formel V-Zeit her kannten, winkten die Chefs ab. Sie hatten sich inzwischen anderweitig verstärkt.

Fischer blieb nur der Weg, sich mit privaten Mitteln weiterzuhelfen. 2500 Mark flossen monatlich auf sein Konto, und so entschloß er sich, in die Formel 3 einzusteigen. Er kaufte einen vier Jahre alten Formel 3, der nur den großen Nachteil hatte, daß er sich langsam auflöste. Am Ende der vergangenen Saison wechselte das Auto, das einst unter der Rennamazone Hannelore Werner schon Dienst getan hatte, erneut den Besitzer.

Durch gute Placierungen im ersten Formel 3-Jahr ermutigt, hoffte Fischer in dieser Saison mit gutem Fahrzeugmaterial auf den Durchbruch. Für 25 000 Mark kaufte er sich einen GRD-Rennwagen, für 600 Mark einen geschlossenen Transporter, der mit doppeltem Boden, Notstromaggregat und Werkbank ausgerüstet wurde, und für weitere 4500 Mark einen Wohnwagen, der an der jeweiligen Rennstrecke als Herberge diente.

Doch des Privatiers Erwartungen in die Saison waren zu hoch gesteckt. Bei 14 Starts verbuchte er auf der Habenseite eine einzige Placierung, den vierten Rang beim Rundstreckenrennen in Saarlouis. Was eine günstigere Saison-Bilanz verhinderte, ist grundsätzlich Hemmschuh aller Privatfahrer: nicht optimales Material, unzureichende Organisation und die Unterstützung durch zwar hilfsbereite, aber fachlich wenig qualifizierte Mechaniker.

Privatfahrer machen oft bei der Kalkulation einer Rennsaison den Fehler, die Kosten für Reparaturen und Ersatzteile zu unterschätzen. Sie sparen daher, wo sich das Sparen noch nie rentiert hat: am Material, das sie beanspruchen, bis es niederbricht. Fischers Defekte-Liste beispielsweise zählt typische Ermüdungs-Symptome auf: eine schlaffe Kupplung, eine kraftlose Batterie, eine arbeitsunwillige Benzinpumpe, ein klemmender Gasschieber. Ein Rad, das sich im Rennen löste, geht auf das Konto mangelnder Sorgfalt in handwerklichen Dingen, eine verspätete Anreise zu Lasten zu knapp kalkulierter Termine.

Da Zeit Geld ist, gesellt sich zur notorischen Ebbe in der Kasse echter Privatfahrer nicht selten auch ein latenter Zeitdruck. Die Anfahrt am Freitag und die Rückreise am Montag, aufgrund

Im Einsatz: Fischer am Steuer seines Monoposto.

Was Privatfahrer Fischer in der Rennsaison 1975 bezahlen mußte:

Formel 3-Rennwagen	25 000 DM
Zwei Motoren	13 000 DM
Reifen	5 000 DM
Wohnwagen	4 500 DM
Transporter	3 500 DM
Werkzeug	3 000 DM
Ersatzteile	10 000 DM
Startgelder	500 DM
Steuer/Versicherung	1 000 DM
Reisekosten	7 000 DM
Insgesamt	72 500 DM

großer Distanzen zwischen Wohnort und Rennstrecke oft unumgänglich, zehrt nach und nach den gesamten Urlaub der Rennfahrer aus Passion auf. Und mehr noch: Die Vorbereitung des Autos unter der Woche nimmt oft mehr Zeit in Anspruch, als der Amateur nach Feierabend zur Verfügung hat. Leute wie Werner Fischer, die von Berufs wegen häufig unterwegs sein müssen, sind daher während der Arbeitszeit oft da zu finden, wo es nichts zu verkaufen gibt: in der eigenen Garage.

Unternehmen, die einem solchermaßen auf Abwege geratenen Arbeitnehmer wenig Verständnis entgegenbringen, reagieren dann häufig so, wie es auch Fischers einstiger Brotgeber tat. Er legte dem rennenden Schwaben nahe, im eigenen Interesse möglichst bald zu kündigen. Fischers Freundin Conny, die an Rennwochenenden im Wohnwagen haus hält und sich darüber hinaus nicht scheut, selbst den Schraubenschlüssel in die Hand zu nehmen, ereilte ein ähnliches Schicksal. Trotz eifriger Bemühungen gelang es der Verkäuferin in einem Juweliergeschäft nicht immer, ihre Hände wieder in den üblichen Mannequin-Zustand zurückzuversetzen. Das störte den Chef, und Conny ging.

Das verschlimmerte die Situation. Zwar flossen 1975 auch von außerhalb finanzielle Rinnsale in Fischers Taschen, dort verzischten sie jedoch wie der Tropfen auf dem heißen Stein. Mit 7000 Mark honorierte die Dresdner Bank eine Ausstellungstournee durch verschiedene lokale Filialen, bei der der Formel 3-Rennwagen des Schwaben die Hauptrolle spielte. Die Maulbronner Werkzeuggroßhandlung Hofmann & Co. steuerte Werkzeug im Wert von 3000 Mark bei, die Alu-Schweißerei Ljaschko aus dem nahe Waiblingen gelegenen Fellbach arbeitete bei Bedarf unentgeltlich. Mit weiteren 3000 Mark beteiligte sich auch die Öhringer Filterfabrik Purolator an Fischers Formel 3-Projekt.

Den größten Geldgeber aber fand er in der eigenen Bank. Im Vertrauen auf Fischers Status als Hausbesitzer gab sie bisher in allen Geldfragen nach, was dem Dauer-Kunden zwar immer wieder neue Aktionsfreiheit verschaffte, auf der anderen Seite aber auch den Schuldenberg immer höher wachsen ließ. Um dessen Abtragung sorgt sich Fischer nicht weiter; durch den Verkauf des Rennwagens, der Ersatzteile und des Transporters hofft er, die roten Zahlen wieder in den vierstelligen Bereich herunterholen zu können.

Was bedeuten würde, daß er für die Saison 1976 eine ebenso schlechte Ausgangsbasis hätte wie für die diesjährige. Den Rennoverall jedoch an den Nagel zu hängen, ist Fischer noch nicht in den Sinn gekommen. Im Gegenteil: 1976 möchte er sich eigentlich ganz gerne in der erstmals ausgeschriebenen Formel 3-Europameisterschaft bewähren.

Mit den 2000 Mark, die er in diesem Jahr pro Rennen veranschlagte, wird er dann aber kaum auskommen. Denn der recht unkonventionelle Terminplan sieht Zickzack-Fahrten durch ganz Europa vor, die unter dem Strich die Hälfte des Erdumfangs ergeben. Fischer muß sich also auf die Suche nach Geldgebern begeben. Wenn die neue Saison beginnt, wird er immer noch nicht fündig geworden sein, sich aber im Vertrauen auf einen späteren Erfolg einen Rennwagen kaufen. Er wird erst einmal fahren, wieder sein eigenes Geld investieren, wieder Schulden machen.

Unter solchen Voraussetzungen wird er wieder nicht in die Spitzenklasse vordringen, weil er ramponierte Achswellen auffrischen muß, statt neue einzubauen. Oder weil er auf Reifen fahren muß, die hart und langsam sind, dafür aber länger halten als ein Satz, der sich aufgrund seiner weichen Mischung in einem Rennen verzehrt.

Am Ende der Saison 1976 wird Fischer nicht klüger sein als heute. „Der private Rennsport", das hat er schon längst erkannt, „ist zwar sehr schön. Er ist aber auch die sicherste Möglichkeit, Pleite zu machen."

Es gibt in Deutschland Tausende vom Schlage eines Werner Fischer. Doch der Rennsport braucht sie. Die Masse macht's eben. *Karl Mauer*

Hilft sich selbst: Werner Fischer.

Der dynamische Herr

Karl Kling: reisen, rudern und täglich eine Flasche Wein.

Seinen größten Erfolg errang Rennfahrer im Ruhestand Karl Kling, 1952 von der Fachpresse zum „Deutschen Sportler Nr. 1" gekürt, hinter Gittern. Anlaß dazu war ein Geier, der am 19. November des selben Jahres neben der Straße zwischen Tuxtia Gutierrez und Oaxaca nach Nahrhaftem spähte.

Als in der ersten Etappe des mexikanischen Straßenrennens Carrera Panamericana der Mercedes 300 SL des Teams Kling/Klenk mit Tempo 220 km/h den Standort des gefiederten Aasfressers erreichte, wurde der Vogel zur Beute, durchschlug die SL-Windschutzscheibe und kam auf dem Rücksitz zur Ruhe. Als Sicherung gegen weiteren Glasbruch vergitterte Beifahrer Klenk mit acht Metallstäben die neue Scheibe.

Langstreckenrennen vom Kaliber der Carrera, die Mensch und Material über 3100 km windelweich prügelten, lagen Karl Kling: „Ich bin ein kolossaler Steher." Schon 1937 zog er Torturen wie die sechstägige Polenfahrt dem schlaffen Wohlleben der Zivilisation vor. Noch 1961 durchquerte er auf der Rallye Algier–Le Cap den schwarzen Kontinent mit nachtwandlerischer Sicherheit, sehr zur Verwunderung von Copilot Rainer Günzler: „Mensch, siehst du eigentlich alles?"

Kling hatte in der Tat ein unheimliches Gespür für das, was ihn hinter der nächsten Kurve erwartete. Allerdings orientierte er sich schon frühzeitig an einem Leitstrahl, der seinen riskanten Blindflug etwas entschärfte, dem sogenannten Gebetbuch. In ihm gab es Aufzeichnungen vom jeweiligen Streckenverlauf – heutzutage zählt das Notizen-Werk zum Marschgepäck jedes Rallyefahrers.

Kling demonstriert die Vorzüge dieses Sicherheitsfahrplans gern am Beispiel der sieben Hügel von Aquila, einer Passage der Mille Miglia: „Nach dem letzten ging es scharf rechts." Die Anweisungen, die Beifahrer Klenk seinem Piloten durch den Motorlärm zubrüllte, verhinderten, daß dieser, verführt durch fehlgeleitete Intuition oder ein lückenhaftes Gedächtnis-Protokoll, bereits vorzeitig zum Seitensprung anhub, „sagen wir mal nach Hügel fünf".

Kling und Mercedes, das sind zwei Seiten einer Münze, bis auf den heutigen Tag. Seine Gefolgschaftstreue und Vasallentreue wirkt wie etwas aus einer anderen Zeit. Selten indessen nennt er den Namen dieses Unternehmens, dem er seit 1928, von 1960 an freiberuflich, verpflichtet ist, sagt vielmehr „wir" oder auch „die Firma", als gäbe es keine andere.

1951 nahm „die Firma" ihn und Hermann Lang mit auf ihre argentinische Renn-Expedition. Mit dem Dreiliter-Doppelkompressor-Rennwagen der letzten Vorkriegsformel, einem 13jährigen Veteranen, wurde er hinter dem „Pampastier" Gonzales in der Endabrechnung Zweiter wie auch bei seinem ersten Grand Prix im Juli 1954 in Reims mit 1/10 Sekunde Rückstand auf Fangio, den er einmütig für den „Größten" hält.

1956 übernahm er von Alfred Neubauer die Sportabteilung von Mercedes, zog die Drähte hinter den Erfolgen von Mercedes-Tourenwagen beim Gran Premio Standart in Argentinien, der Rallye Monte Carlo, dem Sechsstunden-Rennen auf dem Nürburgring.

Karl Kling hat eine prononcierte Abneigung gegen öffentliche Auftritte, aber wenn es darum geht, die Firma zu repräsentieren, ist er mit von der Partie. Potentielle Mercedes-Kunden, die nach Konkurrenzfabrikaten schielen, führt er mit dem rhetorisch-suggestiven Sendungsbewußtsein eines Pater Leppich auf den rechten Weg zurück. Schon im zarten Alter von einem Jahr bekundete er einen Hang zu Dynamischem, wenn er auf dem Nachttopf durch die elterliche Wohnung sprengte, und so ist auch sein Ruhestand („Nennen Sie mich einen Rentner") voller Unruhe, gefüllt mit Reisen in aller Herren Länder, für Mercedes oder privat.

Kling wohnt im schwäbischen Böblingen, aber im Sommer zieht es ihn in sein „Wochenendhäusle" am Bodensee, wo er zwei seiner Steckenpferde genießen kann: eine 350er Yamaha und den Aufenthalt im Wasser. Möglichen Schaden, den die tägliche Flasche Wein und gute (vor allem chinesische) Küche seiner Figur zufügen könnten, wendet er durch ein Fitneßprogramm wieder ab: ein bis zwei Stunden Rudern pro Tag, Wasserski zusammen mit Ehefrau Wilma, Segeln, Gartenarbeit. Karl Kling, Gourmet und Asket zugleich, ist mit 65 Jahren ein kerngesunder Mann.

Hartmut Lehbrink

Carrera-Sieg mit Hindernissen: Klings Mercedes 300 SL.

Seit 1928 in Mercedes-Diensten: Karl Kling.

Fotos: Weitmann, Molter

Weitere Sportberichte ab Seite 177

Auto Markt

Bezugsquellen Günstige Gelegenheiten

Preisliste: Nr. 28, gültig ab 1. Oktober 1974

Gewerbliche Gelegenheitsanzeigen und Stellenangebote
1 mm Höhe bei 43 mm Spaltenbreite DM 11,75 zuzüglich 11% MwSt.
Preise gültig bis Heft 26/75.

Private Gelegenheitsanzeigen und Stellengesuche
1 mm Höhe bei 43 mm Spaltenbreite DM 6,30 inkl. MwSt.

Chiffre, falls bestellt, DM 5,– inkl. MwSt.
Chiffre-Zuschriften bitte ausreichend frankiert mit deutlicher Angabe der Chiffre-Nummer auf dem Briefumschlag an auto motor und sport, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1042, senden

H = Gewerbliche Anzeigen, die nur mit Telefon-Nummer erscheinen.

Anzeigenschluß für die nächsten Ausgaben

Heft 25 erscheint am 6. 12.
Anzeigenschluß ist am 12. 11.
Heft 26 erscheint am 20.12.
Anzeigenschluß ist am 27. 11.

Abarth

Abarth Skorpione 1300, zu verk. Tel. 0 81 41/9 26 05. DM 7500.– 51 213

Alfa Romeo

ALFA-Gebrauchtteile zu verk. Unfallwagen gesucht.
Norbert Schmidt, 415 Krefeld,
Ispelstraße 35, Telefon 0 21 51 / 3 59 94

GTV, 6/71, 70 000 km, Matter-Bügel, 6" 185/70, LL-Rad, alles eingetragen, Bilstein, Instrumente, Pr. VHS, nur zahler. 0 61 31/76 26 od. 0 63 31/37 62. 50 875

2000 Fastback Spider 131 PS, Bj. 72, ca. 50 000 km, schwarz/rot, div. Zub. Tel. T 74 24/23 06. 50 876 H

4 ATS 7x14, 400.– NGB. Chiffre A 23/50 877

ALFA 1750 Spider, gelb, 115 PS, 5-Gg., Spitze 210 km/h. NP 16 200.–, 44 000 km, nur Sommerhalbjahr gef., Zweitw., Garagenauto m. Radio, unfallfr. TÜV 5/77, 8500.– Tel. 0 79 35/80 06. 50 878

AUTO-NEUSER
85 Nürnberg, Röthensteig 2–4
Leistungsstark in
● VERKAUF – REP. – E.-TEILE ●
Wollen Sie einen ALFA ROMEO, rufen Sie uns einfach an:
Telefon 09 11 / 3 69 49 / 0

1600 Spider, 4/74, 25 000 km, neuw., VB 11 500.–. T. 0 23 31/2 3047. 51 037

Alfa-Motoren, ab DM 1420.–. Tel. 0 26 24/73 18 nach 19 Uhr. 51 038

Alfetta 73, 52 000 km, rot, Scheelsitz, TÜV 77, sehr gut erhalten, alle KD, geg. Gebot sofort zu verk. Zuschr. unter Chiffre A 23/51 039

2000 GTV, Bj. 72/73, 50 000 km, sehr gepfl. Garagenwagen, DM 7800.–. Finanz. möglich. Tel. 05 11/71 53 21. 51 040

AR Giulia Super, Bj. 8/74, mit Zubeh. zu verk. VB DM 9000.–. 0 52 52/70 32. 51 041

Alfetta GT 75, Metallack., v. Priv. ges. Eckhoff, 7758 Meersburg, Dornerweg 9. 51 042

Zagato 1300-87, Bj. 8/72, 51 000 km, unfallfr., priv. z. verk. VB DM 7800.–, Tel. 0 22 47/31 57, werkt. ab 18 Uhr. 51 043

Liebhaber, Sammler! Giulietta Spider, Hardtop, Technik überholungsbed., sehr gut erh., ca. 850.–. 0 62 02/55 48. 51 044

Alfa Montreal, Juli 75, 6000 km, gold-met., Standheizung, wie neu 24 900,-
KING CARS US-Automobile 0 30 / 2 16 45 99

2000 GTV, 40 000 km, DM 8500.– Tel. 0 53 31/4 42 51. 51 045

Alfasud, Bj. 74, v. Extras, DM 5900.–. Udo Müller, 672 Speyer, Haydnstr. 10. 51 046

Montreal 6/72, 38 000 km, grün, Schweizer Zul., kann übernommen werden, 1a Zustand, VB 13 500.– DM. Tel. 0 21 05/22 27. 51 048

Alfa Romeo 1750, 2 l, Masch., 4000 km, Überrollbügel, Recaro-Schals., breite Kotfl., 185er Reifen, TÜV neu, geg. Höchstgeb. zu verk. Tel. 0 71 61/4 19 81. 51 329

ALFASUD TI, silb.-met., 7 Mon. alt, 12 500 km gel., unfallfr., 5-Gg., heizb. Hecksch., preiswert zu verkaufen. Tel. 0 54 91/5 35 werktags b. 17 Uhr. 51 214

Montreal V8, 2/75, 12 900 km, v. Extr., neuw., billig abzugeb. 0 80 52/21 91. 51 215

Montreal, 3/75, 11 000 km, rot, VB DM 22 000.–. T. 0 89/8 50 51 70. 51 216

Zagato, 11.72, 35 000 km, Motor 1750 Montreal, Felg. u. Reifen u. Zubeh., VB 9500.–, Tel. 0 21 05/22 27. 51 047

Alfetta 1800 wegen BW sehr günstig. Tel. 0 60 48/4 44. 51 436 H

Spider 2000, rot, Bj. 3/72, TÜV 2 J., H-4, Verdeck neu, Radio, Masch. km 9000, 1. Hd., Kuppig. neu, LM-Felg. 7" auf Wunsch, gepflegt. H Grimm jun., 3011 Hohenbostel, Wasserlöse 82, Tel. 0 51 05/18 00 abends. 51 217

Suche Motor Alfa Romeo 2000 mit km-Angabe + Getriebe, inkl. Preisangeb., unter Chiffre A 23/51 218

Alfa Romeo 1750 Berlina, weiß, sehr gepflegt, 48 000 km, bei 36 000 km Motor generalüberh., Radio, Uniroyal 185/70 von Privat geg. Höchstgeb. zu verk. Tel. 0 62 54/13 25. 51 219

Alfetta GT, 0 km, umständeh. weit unt. Preis Tel. 0 60 48/4 44. 51 433 H

4 Ronal Alu 6 x 14 2 H. Tel. 02 08/40 43 59. 51 220

Neuer Motor Alfa Romeo, 3000 km gel., kpl. mit Getriebe, 103 PS für Giulia Super (Novo Super) für 3800.– zu verk. Fa. K. Jäckel, Neumünster, Wagrierstr. 6, Tel. 0 43 21/4 78 22. 51 221 H

Sonderangebot Montreal, Bj. Mitte 72, ca. 40 000 km, schwarz, f. DM 11 500.– zu verk. Tel. 02 09/2 50 28/29. 51 222

Berlina 2000, Komfort, VFWG, Giulia 1600, gebraucht u. Super Nuova, alle preiswert. Tel. 0 60 48/4 44. 51 434 H

Alfa-Motoren, 1300, 1600, 1750, gen.-überh. im Tausch ab 1420.–. Tel. 0 26 24/73 18, ab 19 Uhr, Remi 5410 Höhr-Grenzhausen, Rathausstr. 101. 50 508

Alfa Barankauf T. 0 72 31/4 09 01 51 402 H

Neuwagen-Vorführwagen-Gebrauchtwagen, Alfetta 1,6 u. 1,8—2000 Berlina – GTV Spider Giulia Nuova 1,6 und andere Typen in verschiedenen Farben und Ausstattungen vorrätig. Günstige Finanzierung und Inzahlungnahme ist selbstverständlich. Autohaus Engelhardt, 6741 Walsheim bei Landau/Pfalz, Tel. 0 63 41/78 16. 51 419 H

Alfa Sud-Vertrag umständehalber abzugeben. Tel. 0 60 48/4 44. 51 435 H

ALFA ROMEO AT-MOTORE 1300, 1600, 1750 und 2000, Prüfstand gel., m. Gar. zu verk. T. 0 60 73/95 07. 51 422 H

Ankauf sämtl. Alfa Romeo zu Höchstpreisen. Tel. 0 41 01/7 19 33. 51 438 H

Neuteile für 1300—2000 Alfetta u. Sud, Kolben + Büchsensatz ab DM 195.–, Ausp. kpl. DM 195.– + Bremsbel.satz ab 15.–. T. 0 26 31/5 30 18. 51 461 H

Alfa-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen ges. Tel. Solingen 4 53 07. 51 465 H

ALFASUD-Unfallfahrzeuge, ab 2650.– DM. Tel. 0 21 51/57 08 92. 51 623

Alfetta, Bj. 74, 30 000 km, blaumetallic, wie neu, nur DM 9500.–. Tel. 07 11/22 49 73 gew. 51 476 H

Zu verkaufen: Alfa Romeo Montreal, unfallbeschädigt vorn, 1. Zul. 27. 5. 75, 8000 km, gegen Gebot zu verkauf. F. Meier, Kfz.-Hand., T. 0 57 51/5 91 87. 51 474 H

Alfa Romeo 2000 GTV Einspr. mit Klimaanl., Color, HH, DM 16 500.–, incl. MwSt. Weitere günstige Angebote. Anruf genügt. Autohaus Isert, 8651 Fassoldshof, T. 0 92 29/3 80. 51 475 H

Alfa Berlina 2000/72, TÜV neu, 70 000 km, nur DM 4300.–. T. 07 11/29 13 24/22 49 73 gew. 51 477 H

Spider 1600, 74, 18 000 km, 11 600.– DM VB. Abends 0 76 33/26 15. 51 479

2000 GTV, Bj. 3.74, weiß, 39 000 km, Radio, Hecksch., 185/70, z. verk. DM 11 500.–. T. 0 40/46 15 59. 51 480

Alfa Spider 1300, Mot. 4600, Bj. 69, Extr., TÜV 76, VB 2700.– DM. Tel. 0 52 32/6 22 15. 51 481

Alfa 2000 GTV, Bj. 72, 60 000 km, rot, TÜV neu, nur DM 6800.–. Tel. 07 11/29 13 24. 51 478 H

Alfa Romeo 1,6 Giulia Nuova, Neufz., 0 km, Kotfl. vorne rechts leicht beschä., gelb, incl. MwSt. 11 000.– DM. Autohaus Isert, Tel. 0 92 29/3 80. 51 482 H

Suche Zagato, unfallbeschädigt oder Motorschaden. Tel. 0 75 46/21 35. 51 609

Alfa GTV, 2,0, 74, 35 000 Piper, Klima, Color, Leder, Stereo Bamberg, Zweitwagen, VB 13 500.–. T. 0 93 91/10 92. 51 770

Amerikanische Wagen

Beim größten deutschen Händler
CHEVROLET · PONTIAC
BUICK · OLDSMOBILE
CADILLAC 76er Modelle
AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1
51 443

Suche für Chevrolet Caprice 71 und FORD Brougham 73 Fronttelle. Tel. 0 89/85 12 53. 50 884 H

AMERIKANISCHE WAGEN
Aggregate u. Ersatzteile
für alle gäng. amer. Pkws vorrätig
MAIERS MOTORS KG
6382 FRIEDRICHSDORF 3
An der Autobahn, Tel. 06175/3 34

Sammler bietet f. DM 8500.– Deutschlands schönsten Lincoln Continental an. Techn. + opt. in 1a Bestzustd., silber m. schwarz Leder-Ausstattung, schwarz, Servol., Aircond., Fenster el. + getönt, TÜV 77, T. 02 21/21 84 58 u. 59 19 99. 50 883

AMC Pacer X, kompl. ausgest., mit deutsch. Kfz-Brief, sofort preiswert durch Eigenimport
KING CARS US-Automobile 0 30 / 2 16 45 99

King cars US-Automobile
NEUWAGEN
Preiswert durch Eigenimport – Großauswahl – sofort lieferbar ab Lager:

76er Mustang II Ghia	**18 900,–**
76er Mustang II Mach I	**17 800,–**
76er Granada Ghia 4türig	**21 700,–**
76er Camaro LT-Sportcpé.	**21 700,–**
76er Firebird TRANS AM	**22 300,–**
Chevi Monza 2+2 Coupé	**17 800,–**
76er Chevi Impala Coupé	**21 700,–**
76er Cadillac Seville	**44 400,–**
Chevi Blazer alle Ausführg.	**24 900,–**
Kombi: Station Wagon 9s.	**22 900,–**

Außerdem: Buick Skylark S/R Coupé, Buick Regal Coupé, Chevi Caprice Classic, Impala Lim. 4türig, Ford Grand Torino u. alle weit. Mod. auf Anfrage, Preise inkl. MwSt., Zoll, TÜV-Abnahme u. Kfz-Brief, kompl. Europaausstattungen.
1 Berlin 30, Kleiststr. 1, Nollendfpl. Telefon 0 30 / 2 16 45 99
King cars US-Automobile

Buick-Century-Regal, neuw., zu kaufen gesucht. T. 0 21 01/6 43 89. 51 049

US-AUTOMOBILE
Ersatzteile f. sämtl. amerik. Pkw vorrätig bzw. sofort lieferbar.
US-Automobile, 8 München 22, Reitmorstr. 8, Tel. 0 89 / 22 78 47

8-Sitz-Wagon 1900 Mi St. 76, AIRC., TÜV 9.77, 15 800.–, priv. 030/7966220 51 223

Pontiac Le Mans Luxury 75 18 900,-
KING CARS US-Automobile 0 30 / 2 16 45 99

Ford US-Import Modell 1975
Noch 4 Fahrzeuge am Lager:
Ersparnis bis DM 5000,– möglich.
— Mustang GHIA 4,9 l —
— Mercury Monarch GHIA 5,7 l —
— Mercury Monarch GHIA 5,7 l —
— Mercury Monarch Vorführwagen —
AUTOHAUS AM HANDWEISER
4 Düsseldorf-Heerdt, Burgunderstr. 17—19
Telefon 02 11 / 50 40 96

Cadillac, 73er Coupé Deville 19 900,-
KING CARS US-Automobile 0 30 / 2 16 45 99

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Vergleichen Sie!

Monza 2+2	DM 20.757,-
Camaro Sport Coupe	DM 18.649,-
Camaro LT Coupe	DM 20.535,-
Firebird Formula 400	DM 21.978,-
Corvette Stingray	DM 31.636,-
Mercury Monarch Ghia	DM 21.645,-
Caprice Classic Lim.	DM 24.975,-
Impala Station Wagon	DM 23.865,-
Oldsmobile Cutlass	DM 24.420,-
Cadillac Eldorado	DM 41.625,-

1976er Modelle. Direktimport. Neuwagen in Export-Ausstattung inkl TÜV, Zoll, Fracht, Mwst. Alle weiteren Modelle auf Anfrage.

USAutomobile
MAAK+CO · 2 Hamburg 1 · Amsinckstr. 39
(ADAC-Haus) · Tel. (040) 24 34 38 + 24 35 01

Wir zahlen Bargeld für amerikanische Gebrauchtwag. ALLSTATE MOTORS, Wiesbaden, Tel. 0 61 21 / 30 00 01

Buick, Gelegenheit, Century Coupé 73 14 900,- KING CARS US-Automobile 0 30 / 2 16 45 99

US-Pkw Barank. T. 0 72 31/4 09 01 51 403 H

COERPER AUTO EXKLUSIV
Wagen für den anspruchsvollen Fahrer
Verkaufs- und Ausstellungsräume: 4 Düsseldorf-Heerdt (a. Handweiser) Burgunder Straße 30
Tel. 02 11/50 16 05, 0 21 01/46 18 13

Amphicar

Amphicar, teilrestauriert, VB 1400.—. Tel. 0 22 21/22 07 20. 51 050

Amphicar zu verk. Tel. 0 29 43/25 86. 51 051 H

Aston Martin

Aston Martin V8
Import u. Service. Merz u. Pabst Automobile, 7 Stuttgart, Alexanderstr. 46, Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07 21905

Aston Martin DB 4. Inzahln. Landrov.-Benziner. Tel. 0 76 34/88 19. 51 483

Audi NSU

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für AUDI 80/80 GL.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

RO 80, Bestzustand, 1/73, 56 000 km, koralle, SSD, Kopfst., autom.-Gurte, 8900.—, Tel. 0 56 04/53 47 ab 18 Uhr. 50 879

TTS 1200, 90 PS, Mot. 2500 km, Weberverg., Koni-Fahrw., TÜV 10.77, 5½" Ronal 6", Sta. F. Racing, 2500.—, Tel. 0 98 68/4 02. 50 880

80 GT 1/75, 15 000 km, zu verkaufen. Tel. 0 41 05/5 14 00. 50 881

Rarität Liebhaberstückl DKW AU 1000 SP Roadster Cabrio, Bj. 63, neues Verdeck, neu bereift, unfallfrei, sehr gepflegt, TÜV 2 Jahre, Motor 39 000 km, Preis 3 200.—. T. 06 11/78 60 63 od. nach 20 Uhr 0 61 94/6 47 51. 51 052

80 GL, 73/77, wie neu, 39 000 km, v. Extras, VB 7400.—. Tel. 09 11/57 11 06. 51 054

Abt-NSU, 1300 ccm, 110 PS, opt. f. Straße, Mot. gen.-überh., Flammrohr, Zubeh. z verk. Tel. 0 88 03/7 72. 51 053

Su. RO 80 ab 71, 1. Hd. 0 73 73/3 48. 50 882

100 Cp. Bj. 71, ABT-TUNING, Mot. 60 000 km, gut. Zust., Rad.-St.-Cass.-Rek., 5 Ltspr., 6" Felg. 90% ber., 1 Satz N.-Felg. 60% ber. H.-Wisch., H.-Nebell., Öltemp./Dr.-Voltm. 6800.—. Tel. 0 41 55/39 22 nach 20 Uhr. 51 055

NSU 1300 TT, Motor 125 PS, Berggetriebe, mehrere Übersetz., 13 Zoll-Fahrw., 1 Satz Spiess-Felg., m. Slicks (Firestone), 80%, Preis: VHB 6500.—, auch einzeln abzug. T. 05 21/44 24 49. 51 056

1200 TT, Bj. 72, Mot. 18 000 km, 75 PS, 12fach bereift, viel Zubeh. u. Ers.-Teile, VB DM 3500.—. Tel. 0 73 92/29 51 App. 47. 51 057

Verk. Wankel Spider, 2 Dächer, 1a Zustand. Tel. 0 89/17 37 12. 51 225

Spiess-TT, 80 PS, Bj. 71, 51 000 km, alle Extras, TÜV, VB 2500.— DM, Tel. 0 74 34/81 94. 51 226

NSU 56 Spider, Wankelmotor zu verk. DM 390.—. Tel. 0 50 41/34 84. 51 228

NSU 1300 TT, Bj. 72, Gr. 2, opt. u. techn. einwandfr., Brief u. Wagenpaß, mit u. ohne Motor zu verk., viele Extr., Hänger ect., je nach Zubeh. VB 4500.— DM. Tel. 0 71 41/2 55 97. 51 229

100 GL, coralle, 2türig, autom. Gurte, geh. Hecksch., Radio, Anh.-Kppl., 9500 km, EZ 4/75, VB DM 11 500.—, T. 07 11/84 62 38 oder 85 30 45. 51 230

Audi Barankauf T. 0 72 31/4 09 01 51 404 H

Suche für NSU Sport-Prinz, Bj. 62, kompl. Motor. Chiffre A 23/51 616

Audi-Motoren gebraucht u. mit 0 km mit Garantie preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71 / 35 14 54. 51 227 H

Austin

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für AUSTIN Mini MK I, MK II.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Verkaufe opt. Slalom Mini 850, Gr. 2, ca. 75 PS, Schalens., Ü'bügel, Aluf., H.-Gurte, 2 HS, 2 Verg. 0 64 02/23 50. 50 885

INNOCENTI 1300, Bj. 75, 12 000 km, viele Extras, sehr gepflegt, VB DM 8500.—, z. verk. Tel. 0 54 23/25 78. 50 886

Froschaugenteile: Haube, Achsen, Mot.-Getr. usw. 0 62 57/35 40 ab 19 U. 50 887

British Car Centre H
Austin-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen ges. Tel. 02 71/5 43 03.

Verk. 1a Innoc. 1300, v. Extras, 8/74, 22 000 km, VB 6300.—. T. 0 24 01/30 20. 51 058

Clubman 1275 GT, EZ 6/73, TÜV 77, 30 000 km, rallyefertig, Top-Zust. VB 6000.—. Tel. 0 22 36/30 65 96. 51 059

Suche gebrauchten Mini-Moke. Angebote unt. Chiffre A 23/51 060

Sprite MK 3, TÜV 8/77, Radio, Sp.-Räder, zusätzl. Hardt. VB 3000.—. W. Krüger, 5 Köln-30, Wolffsohnstr. 17. 51 231

Austin- und MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 51 459 H

Fastback-Hardtop
für Sprite/MG Midget MK I—IV
KORBLER, 8114 Uffing 30, Tel. 0 88 46 / 2 93

Minipreise für gebr. Teile. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 51 463 H

3 Ltr. Healey-Gebrauchtteile zu verk. Tel. 0 29 43/25 86. 51 464 H

Suche Austin/Morris 1800 MK II oder Mot. T. 0 63 24/18 45 ab 17 Uhr. 51 484

Zu verkaufen: 1 Motor Cooper S 1300, 80 PS, 1 Motor mit Getriebe 1300, 64 PS, Teile a. Unfall-Innocenti 1300. Tel. 0 27 25/4 93 od. 2 17. 51 485 H

Mehrere Austin-Healeys zu verkaufen. Tel. 0 29 43/25 86. 51 486 H

Autobianchi

Aus Unfall-A 111 bei km 37 000 alle Teile günst. abzugeb. T. 0 27 52/61 51. 50 888

A 112 Abarth, Mod. 74, TÜV 10/77, km 50 000, unfallfrei, Extras, DM 5000.—, Tel. 06 11/43 43 14. 51 061

Bentley

Bentley S 1 1958, TÜV 8/77, sehr gut. Zust. v. Extr. v. Priv. 0 40/2 29 58 04. 50 889

Bentley R 1953, TÜV 10/77, Bestzust., preisgünstig. Tel. 0 89/7 23 20 21. 51 062

BMW

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für BMW 1600 bis 2002.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

525, Bj. 75, 36 000 km, met./br., get. Scheib., VB 17 200.—. 0 73 21/6 25 56. 50 890

Suche BMW V8, 3,2 Ltr., in hervorr. Zust., wenig km, BMW 2800, Bj. 73, 70 000 km muß in Zahlg. gen. werd. Tel. 0 27 72/4 07 88. 50 891

2002 turbo, 1.75, 25 000 km, VB DM 16 800.—. T. 0 74 33/87 50. 50 892

BMW 2002 ti, gelb, Bj. 71, 80 000 km, Motor 30 000 km, Maschine 140 PS, Alpina-Fahrwerk, Überrollb., Kotfl.-Verbreit., Front- u. Hecksp., Recaro-Schalens., f. DM 9800.— VB zu verkaufen. Tel. 0 21 22/33 36 11. 50 893

UNIROYAL-REIFEN
Rallye MS-PLUS

135 SR 13	55,60	175 SR 14tl	130,45
155 SR 13tl	91,50	185 SR 14	130,80
165 SR 13tl	102,80	195/70 SR 14	161,65
185/70 SR 13tl	112,70	155 SR 15tl	102,30
165 SR 14tl	109,85	165 SR 15tl	113,10
175 SR 14	120,75		

einschl. 11% MwSt. Wagen anderer Größen sowie LM-Felgen bitte anfragen. Versand erfolgt per NN. BF-Reifenhandel, 605 Offenbach 1, Postfach 1008 B, Tel. 06 11/81 38 38

BMW V8, 3,2 Ltr., Super, TÜV 9.77, ATM, 0 km, Ia orig. Bestzustand, VB 9000.—. T. 0 51 08/36 96 abends. 50 894

BMW 2,5 CS Coupé, taiga-met., Wärmeschutzglas, Stereoanlage, 9500 km gelaufen, verkauft Fa. Ernst Gißke, 4330 Mülheim/Ruhr, Schmalestr. 2—6. 50 895 H

BMW V8, 3,2 Ltr., Super, Bj. 61, org. Lack, kein Rost, 120 000 km, St.-Schiebed., Kuppl. 2000 kg + Ersatzteilfahrzeug. Tel. 0 86 77/45 23. 50 896

BMW 3.0 CSI, Bj. 72, TÜV 77, Met.-Lackierung, Radio, sehr gepfl. DM 15 500.—. H. Siebert, 4690 Herne 2, Gelsenkircher Str. 40. T. 7 12 29. 50 897 H

SCHRICK
Spezial-Nockenwellen, Schiebereinspritzanlagen, Fächerauspuffanlagen, Trockensumpfölpumpen für Gr. 2-Rennmotoren
Dr.-Ing. Peter Schrick, 563 Remscheid-Lü., Industriegeb. Großhülsbg., T. 02191/53067-68

Verkaufe: kompl. ALPINA Einzeldrossel für BMW 2002 tii. Tel. 0 82 61/96 55 ab 18 Uhr. 50 898

Der neutrale U.S.-Schriftzug Präzisionsteil! Keine billige Imitation!
B. Werner-Baberowski, 44 Münster, Postf. 8851
23,90 DM incl. MwSt. per Nachn.

4fach Auspuffkrümmer, noch nicht eingebaut, f. BMW 1602/2002. NP 480.— DM, f. 250.— DM. T. 05 61/2 37 09. 50 899

2,8 CS m. 2,5 Ltr.-Motor, Bj. 69, DM 7500.— inkl. MwSt. T. 0 61 45/27 38. 50 900

Pirelli-Stahlgürtel CN 36 SM
Sieger im AMS-Reifentest

	DM		DM
165 HR 13 TT	83	195/70 HR 14 TT	162
175/70 HR 13 TT	89	165 HR 14 TT	164
185/70 HR 13 TT	96	205/70 HR 14 TL	183
235/60 VR 13 TL	217	205/70 VR 14 TT	199
165 HR 14 TT	94	165 HR 15 TT	96
175 HR 14 TT	112	175/70 SR 15 TL	184
185 HR 14 TT	125	185/70 VR 15 TT	186
185/70 HR 14 TT	119	215/60 VR 15 TT	289

TT = Schlauchtyp, TL = schlauchlos
Preise inkl. MwSt. Wir montieren fachgerecht oder versenden per NN. Frachtfrei ab 4 Stück. Nur 1. Wahl. Andere Größen und Ausführungen auf telefonische Anfrage.
AZS Reifendienst, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18 Telefon: (06 11) 41 90 42

Achtung Sportfahrer! Opt. BMW 2002 tii, Gr. 1, Köpchen, Bj. 73, 30 000 km, Koni-Fahrwerk, 5-Gang, Überrollb., 2 Achsen m. Sperre, div. Racing, evtl. 2 Motoren usw. Preis nach Vereinbarung. Tel. 0 54 01/20 05. 50 901

3.0 CSI BMW, met.-grün, SEL-Telefonanlage, sämtl. Extras, NP 48 000.— DM ohne Tel. Gegen Höchstangebot zu verk. T. 0 76 32/8 68 00 in der Büro zeit. 50 902

ALBERT-Nockenwellen, 310 Grad für alle BMW, z. B. 160 PS/DIN im 2002 ti, DM 310,—. Wörgl/Österreich, Telefon 00 43 / 53 32 - 24 83

2002 turbo, 8.74, 8800 km. T. 0 63 96/3 50. 50 903

BMW V8, 3,2 Ltr., Motor generalüberholt, neue Lackierung, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Ingo Peters, 5650 Solingen, Felder Str. 66. 50 904

2002 tii, Bj. 74, 30 000 km, Zubehör, VB DM 11 900.—. T. 0 71 42/4 13 94. 51 070

Direkt ab Fabrik
Heiku Schonbezüge und wohly Sitzpelze
daher so preiswert
Über 1000 Modelle

Maßgeschneidert für jeden Wagentyp

Da stimmt jedes Detail. HEIKU-Schonbezüge aus bestem Material verarbeitet, sitzen fest und faltenfrei wie die Originalpolster, sind leicht zu reinigen, licht-, luft-, wasch- und farbecht. Farbe und Design passen hundertprozentig zu Ihrem Wagen.

Kostenlos per Post erhalten Sie unseren neuen Spezialkatalog mit Original-Stoffmustern u. Preisen. Ansehen kostet nichts.

Name _____
( ) _____
Ort _____
Straße _____

Wagentyp u. Baujahr angeben.

Spezialfabrik für Autoschonbezüge HEIKU 4926 Dörentrup 2 Abt M12 Telefon 0 52 63 / 20 26

BMW

ALPINA-SPORTJACKE

Gelb/schwarz, warm gefüttert, trotzdem sehr leicht und angenehm zu tragen, mit Kunstpelz an Kragen und Ärmelbündchen, 5 Taschen, unsichtbar eingearbeitete Kapuze, ideale Jacke für unterschiedlichste Wetterbedingungen, für Sport u. Freizeit.

DM 135,— inkl. MwSt.

ALPINA der souveräne Stil

ALPINA Burkard Bovensiepen KG, 8938 Buchloe, Alpenstr. 35-37, Tel. 08241/957

BMW SV8, 2,6 Ltr., Scheibenbr., einwandfr. Zust. TÜV 5.77, 5000.—. 04 21/35 32 28. 51 063

Neues 5-Gang-Getriebe mit Garantie zu verk. Passend f. BMW 2,5 CS bis 3.0 CS u. BMW 3.0 CSL. 0 86 52/45 66. 51 064 H

Suche 1602—2002 L 74/75 mit Colorschelben sofort geg. bar. Kiuczynski. Tel. 0 22 06/37 14. 51 065

PEMAS

Hören ohne stören mit dem neuen **Auto-Hör-System JET**

■ mühelos an jedes Radio anzuschließen und auf jede Kopfstütze zu schieben ■ Hörer abnehmbar ■ wie Autotelefonhörer in die Hand zu nehmen.

Haltegurt mit 1 Hörer kpl. DM 69,—
2. Zusatzhörer DM 46,—
NN-Versand. Prospekte kostenlos

PEMAS PRODUCTIONS GMBH
D-8021 NEURIED-MÜNCHEN
EICHENSTR. 9a
TEL. 089/755 22 66
TELEX 05-212055

Suche H.-Achsgetriebe u. Motor für 1600-02, Preisangeb. J. Greif, 6360 Friedberg 2, Borngasse 4. 51 067

3,3 Ltr., Klima, 5.74, unfallfr., 42 000 km, silber-met., Stereo, el. Fenster u. SSD, Leder abn., Anh.-Kpplg. NP DM 46 000.—. VB 31 000.—. T. 02 51/3 33 91. 51 068

KLEBER-REIFEN

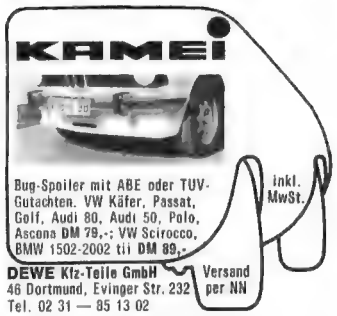
Sonderangebot für November/Dezember

195/70 14 GTS	DM 99,50
185/70 15 GTS	DM 89,50
175/70 13 GTS	DM 71,50

einschl. 11% MwSt. Wegen anderer Größen sowie Leichtmetallfelgen bitte anfragen. Versand erfolgt per NN. BF-Reifenhandel, 6050 Offenbach 1, Postfach 1008 A, Telefon (05 11) 81 38 38

NEU!

Endlich ist er da. Der neue Autozubehör-Katalog '75. Umfangreicher denn je. Ein Riesenangebot erwartet Sie auf 80 Seiten. Schreiben Sie noch heute. Bitte DM 2,- Schutzgebühr in Briefmarken beifügen. (Wird bei Bestellung verrechnet.)
DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund 16
Evinger Straße 232



Suche BMW/3.0 od. SI, Bj. 75, nur m SD, Colorgl. SL Top-Zustand. Zuschr. unt. Chiffre A 23/51 066

BMW 2002 Touring, 1. Hd., unfallfr., Bj. 74, opt. Zust., sämtl Zubeh., zu verk. Tel. Freiburg 49 27 48. 51 071

BMW 3.0 CS, Bj. 4.75, 1. Hd., 30 000 km, Colorgl., el. Fenster, Radio Bekker, Alu-Felg., Nackenst., sienna-br.-met., DM 26 500.—, Pkw bis 10 000.— kann in Zahlg. gen. w. 0 72 57/16 95 ab 18 Uhr. 51 072

Suche günstigen BMW mit Kotflügelverbr. u. 235/60 VR 13 auf 7"- bis 9"-Felg. mit TÜV-Eintragung, auch rep.-bedürftig od. unfallbesch. T. 0 63 31/57 81 od. 0 63 33/14 47. 51 073 H

3.0 S, Mod. 72, Klimaani., Color., 4 Kopfst., DM 8800.—. T. 05 31/32 95 00. 51 074

Wintergürtel für BMW
195/70 SR 14
DUNLOP M+S DM 98,—
UNIROYAL M+S PLUS DM 155,—
Tel. 0 27 22/74 62

BMW 2002 turbo, silb.-met., Bj. 6.75, 6000 km, Radio Blaup. „Bamberg". Neuwert 23 000 DM. Angeb. unter Chiffre A 23/51232. 51 232

Suche BMW 1600 als 2.-Wag. od. VW 1200, mind. 2 J. TÜV frei, billig zu kaufen. Angeb. mit Bj., km-Stand, Preisvorst. bis DM 1000.— unt. Chiffre A 23/51 233

V8, 3,2 Ltr., Bj. 12.63, Rad., SSD, grau, graue Ledersitze, 82 000 km, 1. Hd., TÜV 2.76, Bremsen, Kupplung, Auspuff, Reifen, Batterie kürzl. erneuert, Preisidee DM 10 000.—. Chiffre A 23/51 234

Tausche 2 l Alfa GTV Coupé, 12.74, 15 000 km, Alfa-LM-Felg., Col.-Gl., Stereo usw. H. + U. Schutz na. Olth. gefahr., techn. u. opt. einwandfr., geg. 525/528. Eispert, Schifferstadt, Waldspitzweg 2. 51 236

BMW 2002 Ti, Bj. 72, Spitzenfahrzeug, 205 PS, 3 Achsen, 10 Zoll BBS-Felgen m. Slicks, zusätzl. 12 Reifen, Fahrzeug Straße zugel., alles TÜV eingetr., preisw. z. verk. Inzahlungnahme mögl. T. 0 26 31/5 22 19. 51 237

DEVONA

Der neutrale U.S.-Schriftzug für Ihren BMW!
DM 18,50 inkl. MwSt.
in silber oder matt-schwarz
Lieferung per Nachnahme.
Autosport R. Kittel, 8 München 40, Elisabethstr. 53, Telefon 0 89 / 18 08 98

BMW 518 v. WA, 6 Mon., 5000 km, mintgrün, mit Zubeh., DM 14 200.—. Tel. 0 89/1 50 49 76. 51 239

100% Barzahlung
für neuwertige Unfallfahrzeuge
Tageshöchstpreise
car-shop-gmbh, bonn 44 03 03
51 455 H

BMW 520, silber, Bj. 74, 35 000 km, viele Extras, DM 14 900.—. T. 0 77 25/79 50. 51 240

BMW 2500, 5.75, 14 000 km. T. 05 61/3 64 46. 51 241

Seltener Liebhaber-2002, tuning, ca. 170 PS, rot, 5-Gg., Sperre, Verbreit., sämtl. Extras, 48 000 km, nur im Somm. als Zweitwg. gef., topgepfl., aus Fam.-Gründen abzugeb. Genaue Beschreibg. sof. a. Anfr. R. Lingauer, 8210 Prien a. Chiemsee, Seestr. 58. 51 075

2002 Turbo, 9.74, 5-Gg., Schiebedach, Alufelg., NP 24 000.—, f. 15 000.— DM. Tel. 02 41/5 88 88. 51 242

Liebhaberfahrzeug, blauer BMW 2000 CS, Bj. 66, TÜV 6.77, Radio, Gurte. Preis VB. Tel. 0 23 06/8 02 48. 51 243

ALPINA-Anlagen

Die sparsame Kraft für Ihren BMW
Doppelvergaser-Anlage BMW 1502: 90 PS/Normalbenzin
Doppelvergaser-Anlage BMW 2002: 115 PS/Normalbenzin
inkl. MwSt. **DM 1176,—**

ALPINA der souveräne Stil

ALPINA Burkard Bovensiepen KG, 8938 Buchloe, Alpenstr. 35-37, Tel. 08241/957

Nockenwelle 304°, 310° oder 300° für BMW 3.0 gesucht. Tel. 0 64 38/61 25. 51 245 H

BMW Barankauf T. 06 11/28 51 44 51 458 H

BMW 3.0 CS Coupé, baikal-met., Klimaanlage, Radio, Schiebedach, Wärmeschutzglas, 3-Punkt-Gurte, 140 000 km, Bj. Ende 1972, VB DM 13 500.—. Tel. 0 93 75/2 71. 51 246

BMW 2002 ti, neuer TÜV, Mod. 71, techn. u. opt. Bestzust., colorado, Extras, f. DM 3500.— abzugeben. Tel. 0 92 86/65 18. 51 247

BMW-Unfallwagen Barankauf. Tel. 0 26 71/77 82. 51 454 H

Turbo 2002, 9.74, Extras. Tel. 0 62 02/6 27 95, ab 19 U., Sa. + So. 51 432

Original DUNLOP-Anorak

schwarz mit gelben Ärmelstreifen. Die verbesserte Thermojacke für den sportbegeisterten Autofahrer. Wasserabweisend, innen rotes Steppfutter. Abnehmbare Kapuze. Gr. 36—56.
Bestell-Nr. 2001.
Preis: DM 88,80

RallyeBitter
5830 Schwelm, Hattinger Str. 5
Telefon 0 21 25 / 61 54
Telex 85 91 950 bitt d

BMW 2002, 165 PS, 12 000 km, 5-Gang, Sperre, Kotflügelverbr., 10fach ber., Alpina-Fahrwerk u. a. m., geg. Gebot Tel. 0 80 33/85 84. 51 244

02 ti, 150 PS, DM 3500.—. Tel. 0 23 31/6 58 04. 51 625

BMW 3.0 CS, 72, Topzustand, SSD, Radio, neu bereift, DM 13 500.—, neh. evtl. Hecktür-Pkw in Zahlg. T. 0 80 22/33 43 od. 2 60 71. 51 487 H

2800 CS, Mod. 71, neu ber., kein Rost, VB 10 800.— DM. Ab 18 Uhr. Tel. 0 69 94/3 43 37. 51 488

Kompl. Turboanlage für 2002 4 u. 1, Vergasermotor mit Spezialzylinderk. kompl. zu verkaufen. Preis ist Verhandlungssache. T. 0 54 21/4 45 von Freitag 12 U. bis Montag 10 U. 51 489

Liebhaberfahrzeug. BMW Bertone-Coupé 3200 CS, 1965, TÜV 10.77, VB 15 000.— DM, SSD, blau, 1a Zustand. Günter Plumhoff, 3167 Ehlershausen bei Hann., Gartenstr. 9, T. 0 50 85/2 89. 51 491

ALPINA

In Frankfurt bietet an:
Doppelvergaseranlagen f. 2002 u. jetzt auch f. 1502 (beide Normalbenzin u. 15 PS Mehrl.) - elektr. Windflügel (5 PS) - Frontspoiler - Lenkräder - Auspuffanl. (3-5 PS) - Felgen - kompl. Fahrwerke - alles Orig.-Alpina-Zub. u. TÜV-FREI!! - Alpina Deko-Sets, Scheel-Schalensitze u.a.m. Preisl. g. 1,- in Briefm.
AUTOCENTER GROMMISCH
6078 Zeppelinheim/Ffm., Esso a. d. B 44
Tel. 06 11 / 69 12 39

2002 Colorado, EZ 72, viel Zubehör, VB 6700.— DM. T. 0 74 55/81 78 ab 19 Uhr. 51 492

BMW 3.0 CSi, Bj. 72, 75 000 km, silbermet., sehr gepfl. Zust., scheckheftgewartet, BBS m. 205er. Vollstereo. DM 15 000.— + MwSt. Tel. 0 71 41/3 69 91 ab 18 Uhr. 51 493

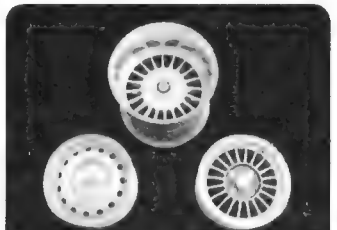
HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

BMW 2002 Gr. 2, opt. Rennfahrzeug — Teflon, Fahrwerk Bilstein, verstellb., 10.5" BBS Firestone Slicks, opt. Motor, fast alles Neuteile, günstig zu verkaufen. Tel. 0 61 51/2 23 17 oder Chiffre A 23/51 494 H

2 Solex 40 DDH mit Ansaugst. f. DM 400.— VB zu verk. T. 0 71 91/88 13. 51 495

V8 Ersatzt. zu verk. T. 0 96 45/2 50. 51 496

BMW 2002 ti, Bj. 71, 68 000 km, Motor 25 000 km, 5-Gang, Sperre, Scheelsitze, Rollbügel, Alpinafahrwerk, Radio, u. v. m. Bestzustand: 6800.— DM, keine Rennen; außerdem: 1 H.-Achse m. Sperre 4,44, neu, für DM 850.—, dto. 4,11 DM 450.—, dto. 0. Sperre, 3,54 DM 250.—, 1 Motorblock, 2 Ltr. 350.— DM, 8 Alpinafelgen 5½" je DM 30.— neu. Tel. 07 11/42 13 25 od. 47 16 96. 51 610 H



ALPINA-Räder

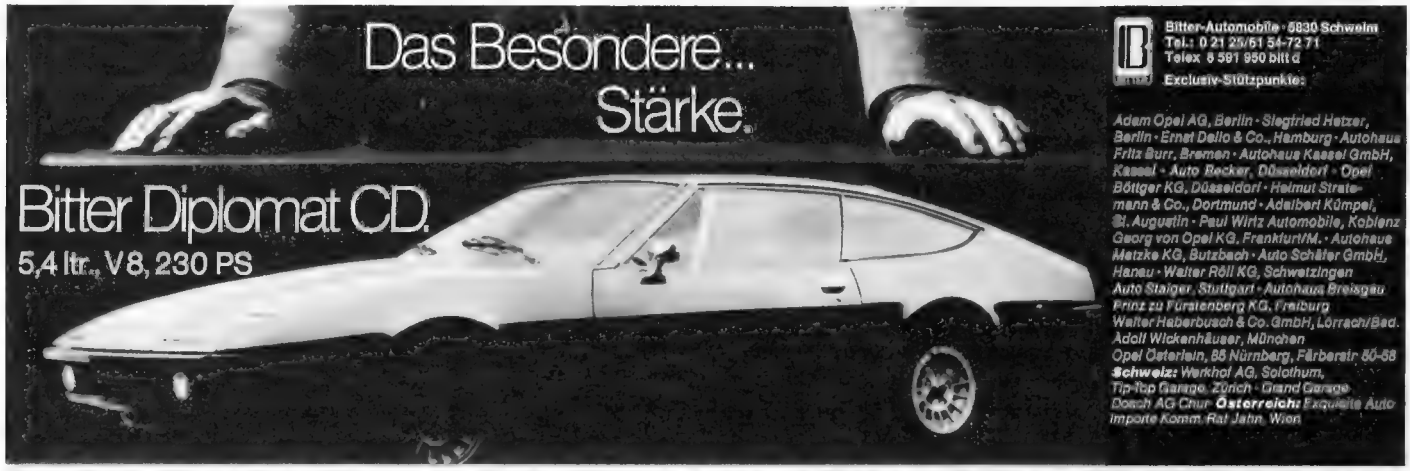
5½" x 13 Leichtmetallfelge
DM 216,50/Stück

Herbstaktion:
5½" x 13 ALPINA-Lochscheibenrad, 4 Stück inkl. verchromter Radmutter und verchromten Radkappen mit mehrfarbigem ALPINA-Wappen, inkl. ABE für alle BMW 1502 bis 2002 **DM 195,—**

ALPINA der souveräne Stil

ALPINA Burkard Bovensiepen KG, 8938 Buchloe, Alpenstr. 35-37, Tel. 08241/957

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport



BMW-Motoren gebraucht u. mit 0 km mit Garantie preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71 / 35 14 54. 51 238 H

BMW Barankauf T. 07231/40901 51 405 H

Wir suchen ab Baujahr 1972
1602 – 2002, 520, 3.0 CS + CSi + 1502
Auto-Graner, 79 Ulm, 07 31 / 6 86 38

GOODYEAR-REIFEN

G 800 Grand Prix		White Letter	
165/70 HR 13 WL	91,—	195/70 HR 14 WL	139,—
185/70 HR 13	97,—	205/70 VR 14 WL	174,—
185/70 VR 13 WL	132,—	215/70 VR 14 WL	159,—
185/70 HR 14 WL	118,—	185/70 VR 15 WL	159,—

WL = mit weißer Reliefschrift

einschließl. 11% MwSt. Versand per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. **Fritz Ihle**, Reifenhandel KG, **757 Baden-Oos**, Tel. 0 72 21 / 6 16 36

BMW-Umbau, Form 75, 1602-2002, 3.0 CS, 195/70-235/60, TÜV-Eintrag. Tel. 0 28 55/34 67. 51 235 H

Autobarankauf
Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw (alle Typen).
Harald Rochel Automobile
725 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/5 29 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

Bonito

Kaufe Actek u. Bonito, auch mit kleinen Schäden. Tel. 0 23 83/71 23. 51 077

Bonito 73, golf, 34 PS, TÜV 77, VB 12 500.– DM. Schwarz, 8491 Michelsdorf, Clemensstr. 9. 51 497

Borgward

P 100, TÜV 9.76, 1a Motor, div. Teile, gegen Gebot, de Wal, 3551 Wehrda, Unter d. Eichen 3. 50 905

Borgward Coupé, 1961, an Liebhaber zu verk. geg. Höchstgebot. I. Eversmeyer, 4500 Osnabrück, Lüstringerstr. 16. 50 906

Liebhaberauto: Borgward Isabella, Coupé, letzt. Bj., 1a gepfl., blau, Radio, TÜV 76, zu verk. T. 02 02/72 40 74. 51 248

Isabella TS de Luxe, Bj. 1961, TÜV 10.77, SSD, Radio, Bestzustand, sehr gepflegt. Tel. 0 21 73/1 33 02. 51 498

Bugatti

BUGATTI 35 B 1927 (Nachbau)
Machen Sie sich
ZUM GLÜCKLICHEN BESITZER DIESES FASZINIERENDEN OLDTIMERS
mit Original Bausatz ab DM 3.750 auf gebrauchten VW-Käfer Chassis passend · vom TÜV abgenommen · bitte fordern Sie Prospekte an von MINIAUTO WITTEK GmbH., 403 Ratingen, Postf. 1505, Tel. 02102/24021

Buggy

APAL·BUGGY
Führender Importeur der BRD
ANTON WAGNER · AUTOMOBILE
605 Offenbach · Wilh.-Leuschnerstr. 38
Tel. 0611/854824
4 Modelle, Fertigfahrzeuge TÜV abgen. Bausätze und Zubehör
Prosp. 2,– in Briefmarken

Suche gebr. Hardtop für Karmann GF. Tel. 0 21 22/31 16 91. 51 249

BUGGY-L · BUGGY-C · JET · CORSA
FERTIGFAHRZEUGE – BAUSÄTZE – ZUBEHÖR
APAL ING. JÜRGEN P. WIRTH 7071 LEINZELL
BUGGY-SHOP
7071 LEINZELL - TEL. 0 71 75/62 63
IHR SPEZIALIST MIT ERFAHRUNG
Farbprospekt + TÜV-Berichte DM 4,– (Scheck od. bar)

OLDTIMER-BUGGY, Eigenbau, Bj. 66, Alu, überholt, nur 2 Jahre gefahren, keine VW-Basis, für DM 10 000.–. Tel. 0 41 31/3 38 56. 51 499

BUGGY-CENTER
Buggy-Buch mit allen gäng. Modellen nur gegen DM 5,- Schutzgebühr
BIEBER KG. · 56 Wuppertal 2
Veilchenstr. 27, Tel. 02121 550280/590373

Suche Buggy in Bestzustand gegen bar. Tel. 0 22 51/6 13 91. 50 907

Winterangebot
APAL JET-C-L DM 3200,–
Fahrgestell und Überführung kostenlos
Fahrgestellverkürzung DM 200,–
Buggy-Center
Wolf-Dieter Meyer,
5275 Bergneustadt 1
Breslauer Str. 18
Tel. 0 22 61 / 4 15 58 / 2 13 94
Prospektmaterial
nur gegen 2,– DM in Briefmarken

Cadillac

Cadillac Coupé de Ville, Bj. 71, 1. Hd., silb.-met., Stereo, Color, Klima, TÜV 10.77, inkl. verzollt. Preis DM 15 000.– + MwSt. Altwagenrücknahme mögl. Tel. 0 63 21/27 23 i. A. Exzellent. Zust. 50 908

Cup de Ville M 72, 42 000 km gel., alle Automatics, weiß, günst. Preis, 2 J. TÜV. T. 02 11/37 60 12, Sa./So. 62 04 85. 51 250

Chevrolet

GM-Ersatzteilestützpunkt
US-Automobile, 8 München 22,
Reitmorstr. 8, Tel. 0 89 / 22 78 47

Stingray Corvette, orange, Targa, Bj. 75, VB DM 22 000.–. H. Warnke, 4 Düsseldorf, T. 02 11/37 95 18 od. 39 21 45. 50 910

Gebrauchte u. neue Corvette- u. Camaro-Motore von 5,4 Ltr. bis 7,4 Ltr. (bis 700 PS) und sonstige Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallw. gesucht. T. 0 89/85 12 53. 50 911 H

Chevrolet MONZA, Bj. 8.75, unfallfrei, 4500 km, nur DM 17 300.–. Finanz. mögl. Giese Hdl., 2990 Papenburg, Postf. 1124. 51 079 H

Chevelle Malibu SS, elektr. Cabrio, 4,6 Ltr. V8, guter Zust., TÜV 7.77, DM 4000.–. T. 0 73 24/29 44 ab 17.30 Uhr. 51 080

Camaro, Bj. 70 b. 73 Modell, neuen TÜV, DM 8500.– z. verk. 06 21/73 37 32. 51 081 H

Chevi Monza 2+2 Coupé, Vorführw. 16 900,-
KING CARS US-Automobile 0 30 / 2 16 45 99

73 Chev. Caprice Classic, 36 000 km, u. v. Extr., NP DM 28 000.–, für nur DM 9200.– zu verk. T. 06 21/73 37 32. 51 082 H

Corvette Cabrio, Bj. 69, 12 000 Meil., VB DM 14 500.–. T. 06 11/36 21 74. 51 083

Suche Hardtop für Corvette, Bj. 65. Tel. 02 11/39 21 52. 51 084

Verkaufe Liebhaberstück Corvette Stingray (Fisher Body) mit Hardtop, 5,3 Ltr., 255 PS, Bj. 67, gegen Höchstgebot. T. 0 30/3 72 25 48 bis 16 Uhr. 51 251

Chevrolet Impala, 6 Zylinder, Reihenmotor, 3,7 Ltr., 120 PS, überholt, VB, verkauft T. 0 67 72/51 54. 51 252

Stingray-Teile. Tel. 0 60 31/1 31 01. 51 457 H

Stingray-, GM- und FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 51 456 H

Stingray Targa 70, 5,7 Ltr., Motor 5500 Mls, VB 11 500.– DM. T. 0 93 03/3 96. 51 500

Super Corvette-Targa, 5,7 Ltr., Bj. 74, 19 000 km, TÜV 76, teuerste Ausführung mit allen Extras, Lederp., DM 20 000.–. A-Linz/D., T. 56 92 12, Öst. 51 615

Chrysler

VON PRIVAT (Direktionswag.) Chrysler-PLYMOUTH FURY III, Modell 1970, 1a Zustand, zu verk. Tel. Ffm. 06 11/28 54 93. 51 085

Citroen

Citroen GSX-2, Bj. 7.75, VB 10 450.– DM. T. 02 71/5 18 59, bis 18 Uhr. 51 501

Citroen DS 19 Cabrio, Bj. 64, guter Zustand, zu verkauf. VB 4500.– DM. Chiffre A 23/51 502

4 Unfall-SM 71—74, auch Einzelteile. Tel. 0 30/3 32 20 17 od. 18. 50 912 H

SM, Bj. 72, Motor neu, alle Extras, DM 16 800.–. Tel. 0 52 41/5 11 64. 50 913

SM, Inj., 5.73, Ges.-km 70 000, neuer Motor, 1. Hd., Klimaanl., 4-Box-Stereo, gold-met., v. Priv. DM 17 800.–, Lederd. Tel. Köln 02 21/30 28 01. 50 914

Cabrio DS 21, Zul. 5.68, orig. ATM 18 000 km, Herbstpreis DM 7500.–. T. 0 45 33/16 22, am Wo.-Ende 0 45 02/27 75. 50 915

CX 2000, 3.75, 1. Hd., 12 500 km, silb.-met., Color, el. Fenster, K.-Stützen, Gurte. Preis: VB. Tel. 04 21/32 46 87/7 22 37. 51 086

SM, Bj. 73, TÜV 77, 1. Hd., ATM mit Garantie, Color, Stereo, neu ber. Tel. 04 21/32 46 87/7 22 37. 51 087

Citroen SM, Bj. 4.71, 90 000 km, met.-blau, fabrikneuer Motor, werkseitig eingebaut mit Garantie. VB 16 000.– DM, evtl. Inzahlungnahme u. günstige Fin. A. Müller, 5910 Kreuztal-Kredenbach, Marburger Str. 413. T. 0 27 32/24 00. 51 088

SM 71, 83 000 km, sandgold, schw. Lederpolsterung, alle Extr., günstig zu verkaufen. Tel. 0 58 33/8 01. 51 253

SM Citroen, weiß, Bj. 72/73, 19 000 km, Injection, Klimaanl., alle Extras, Garagenwagen, von Privat zu verk. DM 15 000.–. T. 02 11/35 27 37. 51 254

AMI SUPER, Bj. 73, zu verk. oder zu tauschen gegen Land-Rover 88. Tel. 0 23 06/5 06 93. 51 255

Suche f. Citroen SM m. Frontschaden Ersatzteile! Motorhaube dringend. H. Freyer, 2 Hmbg. 50, Daimlerstr. 56. 51 256

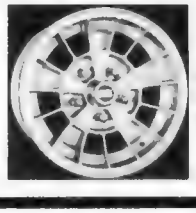
SM, gold.-met., Klimaanlage, Colorglas, el. SSD, wie neu. DM 13 900.–. Tel. 0 60 56/25 73. 51 257

Colani

Colani RS, Flügeltüren, viel Zubehör. VB 3200.– DM. T. 0 52 42/4 31 87. 51 258

Datsun

Datsun 260 Z 2 + 2, Bj. 8.75, grünmet., 6000 km, neuwertig, 19 800.– DM. T. Iserlohn-Letmathe 0 23 74/31 46. 51 089


7 J x 14 für BMW 518—528, 2500—3.0 CS/Opel Admiral

TÜV-frei **RONAL** ABE
LEICHTMETALLRÄDER
ABARTH-Auspuffanlagen, RECARO-Sitze, KONI- und BILSTEIN-Spezialstoßdämpfer, CIBIE-Scheinwerfer, H4-Systeme HELLA Bitte Type und Baujahr angeben.
⅓ ANZAHLUNG, 6 RATEN.
L. BEIL · 6701 NEUHOFEN 4 · Telefon 0 62 38 / 13 66

Pirelli CN 36 SM
205/70 VR 14 DM 175,–
Reifen Ihle, Tel. 0 72 21/6 55 00

De Tomaso

Pantera GTS, Bj. 74, 13 000 km, mit allen Extras, VB 31 500.— DM. Inz. mögl. 350 SL, 911 Carrera. Tel. 06 31/6 32 76. 50 916

Suche Pantera GT/S bis 25 000.— DM, auch mit Blechschad. 0 21 05/22 27. 51 090

Pantera GTL, Bj. 73, 25 000 km, VB DM 22 000.—. Inz. mögl. T. 0 77 31/6 66 47. 51 259

de Tomaso-Vertretung
Neu - Gebrauchtwagen - Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 39 18

De Tomaso Barank. T. 0 72 31/4 09 01. 51 406 H

De Tomaso Mangusta, gelb, color, Air-Cond., TÜV 9.77, Laufz. 22 000 km, VB 25 000.— DM, evtl. Inzn. Tel. Dortmund 83 02 23 oder 0 23 30/7 05 79. 51 503

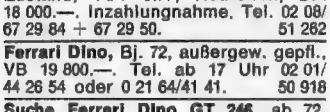
DKW

Liebhaberstück: DKW 1000 Sp. Roadster, Bj. 63, 71 000 km, guter Zust., TÜV 77, Angeb. T. 0 62 33/2 40 45 nach 18 Uhr. 50 917

DKW Munga, Bj. 60, TÜV 8.77, Anhängerkupplung, Handbuch, Preis: DM 2600.—. Tel. 0 48 81/9 75. 51 091

Achtung Liebhaberfahrzeug. DKW 3=6, Bj. 59, TÜV 10.76 frei, sehr gepfl., 1. Hd., Masch. 28 000 km gel., überholt. Ersatzmasch. + Getr. + v. Ersatzt., 40 PS, 900 ccm, Pr. nach Vereinb. J. Goldan, 4787 Geseke, Eichendorffstr. 62. 51 260

Ferrari



365 BB, 365 GT 4 2+2, 308 GTB, 308 Dino vom Importeur sofort lieferbar
AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 60-1
51 447

Ferrari 365 GT 2/2, 5.71, 54 000 km, rot, schw. Leder, Stereo, exzellenter Zustand, TÜV 5.77, Neureifen, DM 18 000.—. Inzahlungnahme. Tel. 02 08/67 29 84 + 67 29 50. 51 262

Ferrari Dino, Bj. 72, außergew. gepfl., VB 19 800.—. Tel. ab 17 Uhr 02 01/44 26 54 oder 0 21 64/41 41. 50 918

Suche Ferrari Dino GT 246, ab 72. Porsche 914 2 Ltr., Bj. 73 muß in Zahl. genommen werden. T. 08 41/8 76 66. 50 919

365 GTB 4, EZ 8.72, 80 000 km, rot, schwarzes Leder, 1. Hd., unfallfrei, werkstattgepfl. bei Auto-Becker, Düsseldorf. DM 35 000.—. Zuschr. unter Chiffre A 23/51 261

Ferrari-Vertragshändler
Raum Stuttgart
PETER ROSENMAIER
7 Stuttgart 61, Am Bergwald 39 b, ☎ 42 15 80

FERRARI 365 GTC, 10.72, 35 000 km, neue Reifen, DM 25 000.—, nehme Fahrzeug in Zahlung. T. 02 08/67 29 50 + 67 19 84. 51 263

Mit 1/3 Anzahlung
bereit zum Kampf gegen den Winter.
Schneeketten, Batterien, Halogen H4
Winterreifen mit 6 Raten kaufen
L. Bell, 6701 Neuhofen 6, T. 06236/1366

Ihr Autoexperte bietet:

Großauswahl Herbst-Preisknüller

Ferrari 365 GTB 4, 72, 46000, metallic-blau
Ferrari 365 GT 2+2, 74, 25000, metallic-blau
Ferrari 365 GTB 4, 72, orange, AirCond 27950,-
Ferrari 246 GTS, 74, grün, 21900 km, Stereo
Ferrari 246 GT, 72, schwarz, 35000 km, Radio
Ferrari Dino, 70, 57500, rot 14950,-
Porsche 911 T, Targa, 71, 35000, blau
Porsche 911, 73, 45900, grün, 5-Gang
Alfa Montreal, 74, 24000, gold, elektr Fenster
Lotus Europa, 72, 35200, schwarz
Maserati Bora, 72, 38000, schwarz
Lamborghini Countach, 75, 6800, schwarz
Lamborghini Miura, 1971, 80100 km, schwarz
Sbarro BM 328, Roadster, neu, rot
Iso Grifo, 74, 23300, gelb, AirCond, Radio
Rolls-Royce Silver Shadow, 74, 39000, m-grün
Rolls-Royce Silver Shadow, 73, 56000, br-gold
Rolls-Royce Silver Shadow, 73, 11600, blau
Mercedes 280 SE, 75, 100, m-blau, Schiebedach
Mercedes 350 SE, 73, 41000, gelb, el Schdach
Mercedes 350 SL, H+R, 73, 33800, beige, Leder
Mercedes 450 SLC, Coupé, 74, 10900, met-grün
Mercedes 450 SE, 75, 10900, beige, el Fenster

Mercedes, BMW, Porsche ständig gesucht
Cadillac Eld, Coupé, 74/75, 9800 M
Estate, Comb, 72, blau, AirC, 23000 M
Caprice, Coupé, 74, silber, 33000 km
Chev. Corv, Cabrio, 74, 9000 M, silber
Jaguar XJ 12 L, 74, 21900, rot, Leder
Jaguar XJ 6, 71, 72000, weiß
Bitter CD, 74, 68000, m-grün
BMW 3.0 CSi, Coupé, 75, 18800, blau
50 Mercedes, 350 Opel, 30 VW, 20 Citroen, 100 Fiat, 70 Renault, 30 Ford, 50 BMW, 50 US und viele andere

1000 AUTOS - neu u. gebraucht
Ob Ankauf oder Verkauf Ihr Vertrauenspartner
AUTO-BECKER DÜSSELDORF Suitbertusstr. 150
AUTO-SUPERMARKET GmbH WELTEXPORT GmbH Tel.: 0211/ 33 80-1
51 446

Ferrari 365 GTB-Daytona, 26 000 km, NP ca. DM 90 000.–, VHB 32 000.–, Pkw-Inzahlgn. 0 72 43/1 30 99 o. 1 30 90. 51 264 H

Suche Ferrari-Unfallwagen, Gebrauchtteillager. T. 0 21 51/3 59 94. 51 462 H

Dino 246 GT Coupé, Bj. 72, 63 000 km, d'blau, Stereo-Radio-Cass., 18 000.– DM. Tel. 07 11/64 17 97 / 69 41 77. 51 504

Fabrikneuer Dino 308 GT 4, 2+2, Preis Verhandlungsbasis. T. 0 22 02/7 81 66. 51 505

Ferrari Barank. T. 0 72 31/4 09 01 51 407 H

Fiat

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für FIAT 128, 128 rally, 128 Coupé, 125, 125 Spezial.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Fiat Coupé, Bj. 68, TÜV 10.77, 6500.— DM.
Fiat Dino Spider, Bj. 68, TÜV 10.77, DM 6850.—. T. 02 11/71 25 17. 50 920 H

Fiat 128 a Reppekus, 90 PS, 2 Doppelvergaser, aufgebaut in 1972, Leichtbau, 20 000 km, Schalensitze, Überrollkäfig, Speedpilot, Tripmaster Alufelg., alles TÜV-eingetr. f. Straße, wintertags nie gefahr., Top-Zust., NP DM 19 000.—. Verkauf nur DM 9000.—. Günst. Finanz. mögl. T. 02 71/5 40 23. 50 921

Verkaufe X 1/9, EZ 7.75, viele Extras, auch Pkw in Zahlung. Chiffre A 23/50 922

Fiat 130 B, EZ 7.72, met.-grün., aut. SSD, get. Scheiben, Cassetten-Radio, VB 5850.—. Tel. 0 82 51/33 98. 51 092

Wenn Scheibenbremsen quietschen, ist das kein Vergnügen. Auch nicht bei Ihrem FIAT. PLASTILUBE hilft zuverlässig und dauerhaft. Fragen Sie Ihre Werkstatt oder die Alleinvertretung
Schillings & Co. GmbH,
708 Aalen, Schleifbrückenstraße 6,
Telefon 0 73 61 / 6 20 85

LIEBHABERANGEBOT, einmalige Gelegenheit, Fiat Sport Coupé 2300, Farina-Karosserie, silber-met., Ledersitze, Radio etc., sehr gepfl., unfallfr., wenig gefahren, geg. Höchstgebot. Tel. 0 22 73/13 37. 51 093

Fiat 130 B, Bj. 11.73, 38 000 km gelaufen, met.-grau, Color, Autom., Klima, Kopfst., Stereo-Cass., DM 13 500.— zu verk. Tel. 02 03/47 15 00. 51 094

TM 128, 90 PS, TÜV 8.76, 1. Hd., Bestzust., VB 4500.—. H. Heckmann, 6901 Wiesenbach/HD., Industriestr. 28. 51 096

Fiat X 1/9, Bj. 74, rot, 25 000 km, LM-Felgen, 8fach ber., VB 8000.— DM. Zuschriften unter Chiffre A 23/51 097

SCHRICK
Nockenwellen, Gr. 2 Einspritzanlagen C 128
Dr.-Ing. Peter Schrick, 563 Remscheid-Lü., Industriegeb. Großhülsbg., T. 02191/53067-68

Fiat 124 Sport Coupé 1600, 110 PS, 185/70 HR 13, weiß, get. Scheiben, techn. + opt. Bestzustand, weg. Studium zu verk. DM 5800.—. T. 0 73 22/73 80. 51 265

Fiat Ghia GT 1500, 66, o. TÜV, Karosse rep.-bed., zu verk. T. 06 11/54 61 46. 51 266

Suche Verdeck o. Hardtop für 850er Spider RS. Tel. 0 21 91/4 99 22. 51 095

Hardtop für FIAT Spider 850 gesucht. Tel. Hamburg 63, 59 05 65. 51 267

Hardtop für Fiat 124 Spider zu verkaufen. Tel. 06 11/89 22 47. 51 268

Fiat 1500 Cabrio, Bj. 66, TÜV 4.76, fahrbereit, preiswert an Bastler abzugeb. Kühn, 29 Oldenburg, Gardelerweg 12. 51 269

Hardtops für Fiat Spider 850, einfach oder 3teilig. Für Fiat Spider 124, 3teilig.
KURBLER, 8114 Uffing 30, Tel. 0 88 46/2 93

Fiat 132 S, 1800 ccm, 105 PS, 6.74, 28 000 km, 5-Gg., alle Extras, Neuw. ca. 14 000.—, f. DM 8500.— abzugeb. Dr. med. L. Flögel, T. 0 74 73/83 27 abends. 51 270

Fiat Dino-Unfallwagen gesucht, Ersatzteil-Verkauf. Tel. 02 11/71 25 17. 51 453 H

Fiat 125 S, gepfl. Garagenwagen, blau, 88 000 km, Radio, heizb. Heckscheibe, Drehz.-messer, DM 2950.—. Tel. 0 27 24/4 46. 51 506

128 Rallye 73, 50 000 km, rot, 1. Hd., bildschön, DM 4600.—. Tel. 0 71 51/4 17 34. 51 507 H

Ford

ORIGINAL US-FORD-TEILE
US-Automobile, 8 München 22,
Reitmorstr. 8, Tel. 0 89 / 22 78 47

Capri GXL, 3 l, 73, 64 000 km, Motor neu überh., 7.77, 7600.—. 0 71 36/64 95. 50 923

Escort im Rennlook, 1300, Bj. 71, br. Felg., tiefer, breiter, schneller, U.-Bügel, TÜV-abgen. Tel. 02 11/35 81 08. 50 924

Mach I, Mod. 74, 30 000 km, TÜV 77, Alu-Felg., Col.-Vergl., 4-Kanal-St.-Anlage, div. Extr., evtl. Teilfinanz. mögl. Tel. 05 11/71 98 01 ab 18 Uhr. 51 098

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für FORD Capri 1600 GT+XL.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Capri 2,6 RS, 2.74, kl. Verbr. 9" BBS, neue 235/60, Überrollb., H.-Gurte, Radio, Sonderlack, silb.-blau-met. + v. Zubehör, NP ü. 26 000.—, VB 14 900.—. Tel. n. 18 Uhr 0 22 07/13 53. 51 099

Turboanlage, gebr., billigst. K. Ruhrmann, Camberg, T. 0 64 34/60 95 ab 19 Uhr. T. 0 64 34/71 43. 51 276 H

Verkaufe Halogen! 2 Cibie (fern), ⌀ 200, 2 Marshall (breit) ⌀ 200, kpl. mit Lampen u. Halterung für Escort, DM 200.—. Tel. 0 84 52/5 20. 51 100

Capri 2,6 GT 72, Gerstmann-Motor, 12 000 km, 160 PS, RS-Fahrwerk-Auspuff, Fr.-Hecksp., Bügel, Reifen neu. VB DM 7700.—. T. 0 26 05/12 21 o. 7 10. 51 272

Escort RS 2000, 2.74, 20 000 km, unfallfr., k. Wettbew., So.-Lack., Kotfl.-Verbr., 8" BBS 235/70, tiefgel., Spoiler (alles TÜV) + viel Zubeh. VB DM 14 500.—. Tel. 05 11/73 14 49. 51 273

Minilite + Slicks, LEV/4 77 95. 51 514

Ford-Mustang Cabrio, Modell 70, Typ 351, erstkl. Zust., TÜV 76, 65 000 km, DM 6900.— VB. Tel. 06 31/5 10 91. 51 275

Ford Capri-Rennteile in großer Auswahl für alles billigst. K. Ruhrmann, Camberg, Tel. 0 64 34/60 95 ab 19 Uhr 0 64 34/71 43. 51 277 H

Mustang-Teile zu verk. **Unfall-Wagen** ges. Jantos, 0 60 31/1 31 01 od. 58 04. 51 452 H

Ford Barankauf T. 0 72 31/4 09 01 51 408 H

MUSTANG-Gebrauchtteile, 16-19 Uhr. Tel. 06193/84409 51 472 H

Mustang Mach I, Bj. 37, blaumet., Startautm., 270 PS, 9000 km, wie neu, nur im Sommer als Zweitw. gef., NP DM 26 000.–, f. DM 15 500.– zu verkaufen. Tel. 08 31/8 33 39. 50 925

Sd-Überrollbügel, Tel. 02 21 / 23 17 12

FORD-VERTRAG, Modell frei, Abnahme 1975, mit erheblichem Nachlaß abzugeben. J. Elleke, T. 0 55 83/7 11. 51 508

Mustang Mach 1, Bj. 8.73, 1. Hand, unfallfrei, 20 000 km, rot, colorglas, Klimaanlage, Automatik, Radio, neu bereift, DM 13 950.–. T. 02 21/37 39 11. 51 509 H

Mach I, 70, Zubehör, für DM 6500.– oder Tausch. Tel. 0 26 42/71 40. 51 510

Suche für 1300 Escort GT 8" BBS-Felgen, 4 Stck., gut erhalten. Tel. Euskirchen 46 36 von 10–18.30 Uhr. 51 511

Mustang T 5 Ghia, 2,8 Ltr., Norm.-Benz., Lux.-Ausstatt., mit Garantie, Zul. 7.75, 3000 km, NP 22 500.– DM, für 18 000.– DM von Privat zu verk. Tel. 0 52 31/2 94 13. 51 512

Capri 2,6 GT, EZ 9.72, SSD, ca. km 58 000, Mot. ca. 8000 km, unfallfrei, Getr. neu, VB 6800.– DM. T. 0 22 34/7 23 51. 51 513

Verk. Ford Capri, 2,3 GT, 1. Hd., unfallfr., Bj. 6.73, 48 000 km, v. Extr., 1a Zust. Tel. 0 71 62/28 92. 51 271

Ford-Motoren gebraucht u. mit 0 km mit Garantie preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71 / 35 14 54. 51 274 H

SCHRICK
Neu: Sportnockenwelle (Gr. 1) für 2000 RS 296°, 11,95 mm Hub, DM 394,05 (inkl. MwSt.)
Dr.-Ing. Peter Schrick, 563 Remscheid-Lü., Industriegeb. Großhülsbg., T. 02191/53067-68

Geländewagen

Landrover · Rangerover · Werksvertretung Spezial-Werkstätte. Großes Ersatzteillager, täglich Versand. Anbau von Schneepflügen an alle Allradfahrzeuge sowie sonstige Zusatzgeräte, Motorschlitten und Schneefräsen. Ankauf · Verkauf · Tausch aller Allradfahrzeuge. Ca. 20 Fahrzeuge z. Auswahl.
TONI WAGNER vormals Sepp Heimerl
7891 Bannholz-Waldshut a. d. B 500
Tel. 0 77 55 / 3 63 u. 4 04

Suche preiswerten 6-Zylinder-Benzin-Motor für **LAND-ROVER,** Typ 109, Bj. 71. Zuschr. unt. Chiffre A 23/51 101

Unimog 404 S, 40 000 km, Seilwinde, Druckluftbremse, spez. Kühl., watfäh., evtl. Tausch geg. Pkw. 0 89/8 11 17 54. 51 278

Unimog S 404, Koffer, Sonderzul. meistbiet. abzg. Mind. DM 1500.—, m. Ers.-Teilen. Details: Günther, 5062 Hoffnungsthal, V. Büchel 9 51 515

DKW-Munga
Das **größte** Lager mit Ersatzteilen u. Zubehör. Neu u. gebr. Viele Sonderangebote. Immer schnell, preiswert u. zuverlässig. Prosp. vorr. **matz autoteile, 239 Flensburg, Postfach 556, Tel. 04 61/1 73 11**

LAND-ROVER, Typ 88, Bj. 68, TÜV 77, m. Plane u. Anh.Kppl., Pr. DM 6600.—. Tel. 0 68 05/78 80. 51 516

Munga mit Ford V4-Mot. EZ 9.70, safarifertig mit Alu-Hardtop, Seilwinde, Ebersp., Radio, Zubeh.-Teile, DM 7500.—. T. 04 21/55 13 25. 51 517

Glas

1300 GT, TÜV 3.76, gut. Zust. 900.— DM. Tel. 0 29 37/5 83. 50 926

1300 GT, Bj. 12.66, rot, TÜV 7.77, 2.-Wag., sehr gepfl., 81 000 km, 5-Gg., Sperre, Halog.-Zusatzsch., Lieges., neue kpl. Bremsanl., v. Extr. u. div. Ersatzt., VB DM 3000.— verk. Tel. 0 64 23/5 31 ab 18.30 Uhr. 51 279

Glas 1300 GT, 85 PS, zu verk. 1000.— DM, Bj. 68, fahrbereit. T. 04 61/2 40 87. 51 280

3000 V8, TÜV 10.77, Motor neu, noch Garantie, DM 9000.— od. Tausch geg. BMW 2800 CS. T. 0 52 31/4 81 59. 51 281

Glas 1204-Teile verkauft Tel. 0 21 72/5 86 96. 51 518

Go-Kart

Wer verschenkt rep.bed. Kart? Chiff. A 23/50 507

Honda

HONDA AUTO 3 hannover wunstorfer str. 97 telefon 4588265

Iso

ISO-Rivolta Lele Sport, 324 PS, 6,5 Ltr. Ford-Motor, 240 km/h schnell, fabrikneu, nur 5000 km gefahren, umständehalber DM 15 000.— unter NP abzugeben gegen bar. Unt. Chiffre A 23/51 102

ISO-GRIFO, Bj. 71, 5,4 Ltr., 48 000 km, ATM 21 000 km, grün-met., VB DM 14 000.—. ISO-MOTOR-TEILE. T. 06 11/36 21 74. 51 103

ISO-GRIFO, grün-met., schw. Leder, Extras, opt. u. techn. einwandfrei. DM 12 500.—, Inzahlungn. T. 02 08/67 19 84 + 67 29 50. 51 282

Der Wal aus Stahl
das Tascheninstrument aus Solingen
mit 5, 7 u. 8 Werkzeugen für Freizeit, Hobby, Reise, Camping, Sport
Überall im Handel — Original Solingen Qualität

Iso-Grifo, Bj. 69, silber-met., ATM u. Getr. 15 000 km, DM 14 500.—. Pkw-Inzahlgn. mögl. T. 0 72 43/1 30 99 od. 1 30 90. 51 283 H

Iso Grifo, 7 Ltr., 70, 8500.— DM. Tel. 06 51/7 26 63 oder 5 78 33. 51 421

Iso Rivolta Lele 5,7 L, 244 PS, 220 km/h, kupfermetallic, 52 000 km, TÜV 10.76. Tel. AC 02 41/2 14 41. 51 519

Jaguar

JAGUAR XJ/S, XJ 4,2, XJ 5,3 Coupé und Limousine vom größten Jaguar-Händler
AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1
51 448

Jaguar 420 Salon, Speichenräder, neuer Motor, hervorr. Zust., silb.-met., bildschöner Klassikwagen, 6800.— DM. Tel. 0 22 05/66 25. 50 927

Jaguar XJ 6, 4,2 Ltr., Autom., d.-grün, Bj. 9.70, DM 9500.—. T. 0 57 41/19 97. 50 929

Su. E-Type, Bj. 70/71. T. Sa. 06 21/79 20 89. 50 930

Verk. 3 neue Bremsscheiben MK II, Stck. DM 50.—. T. 04 31/8 32 77. 50 931

XK 150, Bj. 58, Cabrio, rechtsgest., Speichenräder, DM 9000.—. T. 02 21/86 45 80. 50 932

JAGUAR NEUWAGEN
XJ 6 L — XJ 12 L — XJ 12 Coupé
günstig sofort ab Lager lieferbar
Huscher-Strepp
Tel. 0 21 05 / 47 03 + 0 21 01 / 6 95 44

Jaguar MK II, 3,8 Ltr., 66, TÜV 9.77, schwarz, tadellos, VB 7000.—. Tel. 0 51 08/36 96 abends. 50 933

Neues Jaguar-Modell XJ 6 L, 3,4, fabrikneu, 27 160.—. Tel. 0 68 31/7 38 06. 50 934

JAGUAR-REIFEN
XJ 6 DUNLOP ER 70/VR 15 190,—
XJ 12 DUNLOP 205/70 VR 15 195,—
Telefon 0 27 22 / 74 62

Jaguar MK 2 340, Bj. 9.68, TÜV 5.77, schwarz, rotes Leder, techn. + opt. 1a, Tel. 0 23 61/2 62 49/2 57 34. 51 104

Jaguar-Ersatzteile, Unfallwagen ges. Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 06 581 611. 51 105 H

BRITISH-CLASSIC-CARS
Die MK II- + XK-Spezialisten
Verkauf · Restaurierung · Ersatzteile
Hans Glaser, 78 Freiburg
Komturstr. 36, Telefon 07 61/50 88 38

Jaguar MK 10 Autom., Bj. 65, nur 64 000 km, einwandfr. Zust. T. 07 21/40 54 02 nach 19 Uhr. 51 284

Gebrauchtteile verkauft. Unfallwagen sucht. Tel. 0 28 53/35 50. 51 285 H

Jaguar XJ 12 L, sofort lieferbar. Tel. 0 91 31/3 31 58. 51 286 H

Jaguar E-Type Cabrio V12, Letztmodell, 75, silber-met., schw. Led., 12 000 km 28 900,-
KING CARS US-Automobile 0 30 / 2 16 45 99

EV 12 Cabrio, 19 Mon., letzte Serie, 28 000 km, Blechschad., fahrbereit, DM 15 750.—. Tel. 0 27 42/50 51. 51 287

Jaguar XJ, 6.71, TÜV 77, neuer Motor 6000 km, vollkommen überholt, s. g. Zustand, weg. Pensionierung zu verkaufen. Preis VS. T. 05 61/8 55 74 nach 19 Uhr. 51 292

MK 10, 4,2 Ltr., Saloon, Bj. 69, TÜV 77, techn. u. opt. Spitzenzust., Garantie 10 000 km, DM 6900.—. 0 21 02/6 14 31. 51 288

JAGUAR — SERVICE
Raum Köln
neuwertige Fahrzeuge + E-Teile
Kirschbaum-Automobile
Klaus Wegen & Co KG
5 Köln 1, Aachener Str. 90
Tel. 02 21/51 15 51 u. 51 43 42

Jaguar E-Haube zu verkaufen. VB DM 800.—. T. 0 72 31/4 47 83 v. 8—17 Uhr. 51 290

Jaguar S 3,8 Liter, erstklassig, günstig abzugeb. Tel. 02 09/39 98 74. 51 293

Jaguar MK II, Bj. 67, günstig zu verkaufen. Tel. 02 50 33/16 29. 51 291

Reifen der 0.70er Serie

	Uniroyal	Kleber GTS
165/70-13:	70,— TL	68,—
175/70-13:	79,— TL	76,—
185/70-13:	81,— TL	86,—
185/70-13:	87,— HR	94,— TL
195/70-13:		99,—
185/70-14:	96,— TL	90,—
195/70-14:	126,—	104,—
205/70-14:		117,—
175/70-15:	93— TL	
185/70-15:		94,—

DUNLOP SUPERSPORT D 1 und PIRELLI CN 36 günstig lieferbar! Sonderposten: Goodyear mit w. Schr. schlauchlos 185/70 VR 13 DM 112,—. Preise einschließlich 11% MwSt. Versand per Nachnahme
Reifenberger, 857 Kirn, 06752/2958 u. 2300

Verkaufe Jaguar E Roadster, 3,8 Ltr., überholungsbed., kein TÜV, nicht unt. DM 3500.—. Tel. 0 73 73/8 19. 50 928

Jaguar Barank. T. 0 72 31/4 09 01 51 409 H

Jaguar: Automatik-Getriebe, Reparatur-/Tauschaggregate. 0 40/6 52 56 49.

MK II 2,4, Bj. 68, 1. Hd., 45 000 km, TÜV 10.77, weiß, rote Polster, gepflegtes Fahrzeug. T. 0 26 31/5 23 93. 51 520

JAGUAR IN KÖLN
AUTOHAUS KEMPEN
Ständig Auswahl an Neu- u. erstklassigen Gebrauchtwagen
Tel. Köln 37 49 81 und 37 56 77

Jaguar XJ 6, Bj. 72, unfallbeschädigt, teilweise repariert, Für DM 4500.— zu verkaufen! Abends ab 20 Uhr. Tel. 07 51/2 30 58. 51 522

BOSI der Spurtschnelle
ABE (TÜV-gen.) für Mini Innocenti, Cooper, Autobianchi, Fiat, BMW, Alfasud, Opel, Ford VW Golf, Scir
Von Technikern aus dem Rennsport entwickelt
DR. HÖHN — Sport — Styling
7119 Ingelfingen, Postf., Tel. 0 79 40/21 0

Chrom-Effekt-Lack
Für Felgen. Wirkt sportlich. Sieht aus wie Chrom. Keine Silberbronze. Grundpreis 9,80 DM. Versand sofort per Nachnahme.
ASZ-GmbH
8 München 60, Ernstelstr. 164
Telefon 0 89 / 47 89 81
ASZ K. H. Schmidt KG, 58 Hagen, Postfach 244, Tel. 0 23 31 / 2 11 81

Jaguar 2,4 MK II, fahrbereit. Tel. 0 29 43/25 86. 51 289 H

Jaguar E 2+2 V12, Modell 72/73, ca. 65 000 km mit 8-Spur-Stereoanlage, Radio u. Spezialantenne, Sonderlackierung, Diamantlack rot, neue Kupplung, neues Getriebe, neue Bereifung, Preis: DM 18 000.—. Tel. 0 70 82/83 10. 51 521

Kaufvertrag m. 15% Nachl. sof. zu vk. Typ frei. Tel. 0 72 54/10 81. 51 423

Jeep

Munga-Ersatzteile
Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher, Greifzüge und komplette Jeep, z. T. neuer TÜV.
Peter Hermann, 3005 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 05 11/42 10 21-25

DKW-Jeep, ATM, TÜV 11.77, H.-U.-Schutz, Bestzust., 2450.—. 05 11/52 77 64. 51 107

Uniroyal M+S Plus

165 SR 13	89,-	185/70 SR 13	109,-
175 SR 14	110,-	195/70 SR 14	135,-
185 SR 14	126,-	205/70 SR 14TL	168,-

Andere Größen und Fabrikate auf Anfrage. Alle Preise inkl. MwSt. Versand per NN
Reifenberger
857 Kirn, Tel. 0 67 52 / 29 58 und 23 00

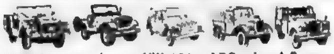
Zugfreie Frischluft
AIR-PRESS®
Paßform Regen- und Windabweiser DBGM für Autoseitenfenster aus vacuumverformtem Acrylglas.

Erhältlich im Zubehörhandel und bei Ihrer Werkstatt. Bezugsnachweis und Prospekt durch:
Seibert Industrietechnik GmbH
1 Berlin 12 · Bismarckstr. 31 · Tel. 030/343 22 73 Händler bitte Angebot anfordern.

Thyristor-Zündung DISSY über 30 000 Volt
Kein Verölen der Kerzen — sicheres Starten auch im tiefsten Winter. Macht die Zündung wartungsfrei und das Auto spritzig und rasant — weniger Benzinverbrauch besonders im Stadtverkehr — **Vorteile der DISSY-Zündung sind Ihr Geld wert. DISSY B 5** DM 146,— **DISSY B 5** spezial für Citroen GS, **DISSY U 100** DM 184,—, **DISSY U 100-2** für Ro 80 (4 Kerzen) **DISSY B 5 Z** mit Zündübertrager DM 248,—. **Prospekte bitte anfordern!**
AUTOELEKTRONIK H. DANNER & Co., 2 Hamburg 54, Platanenallee 11

Jeep

ALLRAD SCHMITT
Großauswahl aller Geländewagen, An- u. Verkauf


DKW Munga Jeep VW 181 ARO Land-Rover

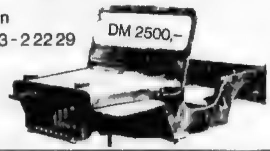
Alle Ersatzteile, Expreßversand
8700 WÜRZBURG - REUTERSTR. 1
Ruf: 09 31 / 5 13 83 oder 70 55 95

4 DKW-Jeeps (Munga 4), gen.-überholt, umgebaut, 2 Jahre TÜV, 2800.— DM, bis 3300.— DM, Konrad, 79 Ulm/ Donau, Frauenstr. 4, T. 07 31/55 11 98. 51 106

Gelenkwellen für Goliath-Jeep gesucht. Zuschr. unt. Chiffre A 23/51 108

Fabrikneue Karosserien für M38-CJ2A-CJ3A-CJ3B

Telefon 07223-22229



Willy's Jeep, Bj. 62, 1a Zust., TÜV 77, kompl. neuw. Verdeck, Anh.-Kuppl., Radio, Heiz., techn. u. opt. sehr gut. Zust., n. Reif., Festpr. DM 10 000.—. Tel. 09 11/72 05 38. 51 294

Exped.-Fzg., Unimog S Koffer, VB DM 6800.—. Tel. 0 64 21/6 47 95. 51 523

Kart's

Verkaufe Taifun-Komet DM 1500.—. Tel. 0 21 72/4 64 77. 51 295

Rennkart günstig gegen bar gesucht. Wohlleb, 7910 Neu-Ulm, Postf. 2233. 51 296

Lamborghini

Deutsche **lamborghini**
Vertriebsges.m.b.H.
Generalimporteur
8 MÜNCHEN, Sonnenstr. 22, Tel. 0 89 / 59 75 09
Ausstellung: Odeonsplatz 2, Tel. 0 89 / 2 80 09 75
Zentralersatzteillager:
München 90, Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Miura S, Mod. 72, original 16 000 km, goldmetallic, Neuzustand, 36 500.— DM, nehme evtl. Mercedes, Porsche o. BMW in Zahlung. T. 07 11/73 26 69. 51 526

lamborghini **knitter automobile essen 0201/230606**

Werksgeschultes Personal
kompl. Ersatzteillager,
schneller, preisw. Service
LAMBORGHINI ESPADA, 71, Top-Zust., 2. Hd., 2. Mot., Countach-Vorfwg. m. Nachl.

LAMBORGHINI Espada, 46 000 km, Bj. 72, Bestzust. z. verk. DM 35 000.—. Tel. 0 70 21/55 54 62. Inzahlungn. mögl. 51 527

Lamborghini Barank. T. 0 72 31/4 09 01 51 411 H

Miura SV, Ende 72, 37 000 km, garagengepflegt, 2. Wagen, techn. u. opt. wie neu, metallic, echt Led., 45 000.— DM. Tel. 02 21/24 84 40. 51 451 H

Miura, 72, 24 000 km, VS o. Tausch, DB 350 SL. Ab 17 Uhr T. 0 30/6 81 93 81. 50 935

Espada, Bj. 72, Zubehör, 38 000 km, Preis: DM 25 000.—. T. 05 11/ 64 19 37. 51 109

ESPADA, Bj. 70, 35 000 km, silber, Leder blau, werksüberholt, VB DM 24 000.—. Tel. 05 11/66 12 16. 51 110

Automobil-Vertriebs GmbH
4 Düsseldorf, Corneliusstraße 93
Telefon 02 11 / 34 34 34

JARAMA Targa-Version, einzig. Exemplar in Deutschl. 8.72, 39 000 km, blau-met., beige Lederausstattung, Klimaanlage, Stereo-Kassetten-Radio, viel Zubehör, unfallfrei, Bestzustand. Tel. 02 01/77 97 88. 51 111

Lamborghini Espada, 46 000 km, unfallbeschädigt, vorne teilweise repariert, umständehalber für DM 11 000.– zu verkaufen! Abends ab 20 Uhr. Tel. 07 51/2 30 58. 51 524

Lamborghini-Vertretung
Zentralersatzteillager Deutschland
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Lamborghini Countach, 7000 km, schwarz, cognacfarbene Lederausstattung, Klima-Anl., Stereo-Radio-Cassetten-Anlage, verbreiterte Campagnolo-Felgen (hinten), Pirelli Spezial-Bereifung 2.45-VR 70, inkl. einem Satz Winterspezialmischungs-Reifen. 1. Hand, TÜV, werksgepflegt, NP DM 118 000.– abzüglich 25% Nachlaß sofort abzugeben. Lamborghini Espada oder Mercedes wird in Zahlung genommen. Tel. 0 61 74/35 91. 51 525

Lancia

BETA-Coupé 1800, Bj. 75, 3000 km, gelb, VB 12 000.—. Tel. 0 42 71/20 98. 50 936

Fulvia-Getriebe, 4-Gg., 14 000 km. Zimmermann, 5378 Blankenheimerdorf, Nürburgstr. 33. 50 937

Lancia Beta-Coupé 1800/75, metallisée, v. Priv. ges. Tel. 0 75 32/94 50. 51 112

Beta-Coupé 1600, 4000 km, 14 950.–. Lancia-Schuster, Neuss, 0 21 01/2 13 27. 21 298 H

Lincoln

Mark IV, 72, sehr guter Zust., zu verk. Tel. 0 71 52/4 18 31 ab 19 Uhr. 50 938

Continental Mark IV, 72, SSD, TÜV neu, alle Extras, DM 18 400.–. Tel. 0 89/63 24 35. 51 528

Lloyd

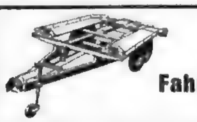
Arabella od. -motor ges. Benckert, Lohfelden, Losseweg 18. 50 939

Lloyd 400 Kombi orig., 22 000 km, kein Rost, DM 700.—. T. 0 89/42 44 45. 51 113

Alex. 600-Motor verk. T. 0 96 45/2 50. 51 529

Lotus

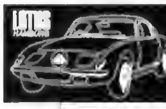
Europa Special 74, 18 000 km, alle Extr., Preis VS, Inz. mögl. Tel. 06 21/ 85 50 17 u. 81 33 85. 51 299


Abschleppanhänger von 1,2 bis 2 t
zu günstigen Preisen. Bitte Angebot anfordern bei
Fahrzeugbau Neumann 4178 Kevelaer 2-Kervenheim, Uedemer Straße 12, Telefon (0 28 25) 62 13

Lotus Europa TC, 34 000 km, neu bereift, Alu-Felg., sehr gepfl. m. leicht. Motorsch., VB 8500.—. 0 70 44/1 34 52. 51 115

Lotus
Information über die Modelle 76
Esprit · Elite Coupé · Elite Limousine
Ständiges Angebot neuer u. gebr. Fahrz.
LOTUS GERMANY, Tel. 0 89 / 7 60 36 00
8 München 70, Albert-Roßhaupter-Str. 104

Lotus Elan S 4, Bj. 70, JPS-schwarz, TÜV frei, DM 7500.—. Tel. 0 62 35/6 79. 50 940



DIETER FEIX
Vertragshändler
Reparatur und Verkauf
200 Hamburg 70
Wandsbeker Zollstr. 84-90
Telefon 040/652 56 49

Lotus Elite, Bj. 61, zu verk. 0 82 24/3 37. 51 114

LOTUS RUHRGEBIET
Gerd Schlichter
58 Hagen-Hohenlimburg,
Elseyerstr. 16, Tel. 0 23 34/5 75 97

Maserati

Maserati Ghibli, EZ 4.72, 36 000 km, kastanienrot, Zweitbesitz, wegen Neuanschaffung für DM 20 000.— zu verk. Tel. 0 89/55 71 81. 51 116

Motor und Getriebe f. Mistral gesucht. Zuschr. unt. Chiffre A 23/51 117

Kaufe jed. Unfallmaserati INDY Amerika bar. Tel. 06 11/78 28 49. 51 420 H

Matra

Spezial-Skihalter für Bagheera - kein Bohren, paßt sofort, ausbaufähig zum Gepäckträger, Bestell-Nr. 721 417 beim Fachhandel oder **Fa. Eckel,** 8 München 19, Dachauer Str. 233

530, Bj. 71, ATM, TÜV 12.76, Extras, VB 4950.—. T. 07 11/56 30 08. 51 118 H

Matra 530 LX, rot, ATM 3500 km, TÜV 6.77, DM 5950.–. T. ab 17 h 0 83 22/ 23 58. 51 530

Mazda

RX 3, 4.74, Radio, gepflegt, 6900.— DM. Tel. 0 22 32/2 37 66. 51 119

Mercedes

BMR-Auto-Zierhufeisen
mit Ihren Initialen, 11 x 11 cm

Prospekte durch F. M. Reinhardt
7 Stuttgart 1, Verdistr. 59
Tel. (07 11) 69 35 64

230 SL, bester Zustand, für DM 7900.— zu verk. Tel. 0 75 72/6 64. 50 941

280 SL, in gutem Zustand, zu verk. Tel. 0 72 43/1 38 38. 50 942 H

Mercedes 600 zu verkaufen, Bj. 68, TÜV 77, für DM 20 000.—, generalüberholt, techn. + opt. Ia, Farbe silber/ met., Velourpolster, alle Extras. Tel. 02 21/62 23 07 + 58 19 99. 50 943

280 SE Coupé, 3,5, Bj. 70, gold/met., DM 13 800.—. T. 0 51 36/41 46. 50 944

Suche Mercedes 280 od. 350 SL. Tel. 0 62 02/7 35 02. 50 945

Mercedes 280 SE Coupé/8, Bj. 68, gold/met., neuer Mot., 1. Hd., autom. Getriebe. elektr. Schiebed., Klimaanlage, getönte Scheiben, bester Zustand, TÜV 10.77. T. 0 77 43/2 48. 50 947

280 SL, Bj. 6.68, 2 Dächer, Servol., Lederpolster, mit ATM 50 000 km, DM 13 500.—. Tel. 0 63 22/22 80. 50 948

MERCEDES-BENZ SS 1929 (Nachbau)
Machen Sie sich
ZUM GLÜCKLICHEN BESITZER DIESES FASZINIERENDEN OLDTIMERS
mit Original Bausatz ab DM 5.500 · auf gebrauchtes VW-Käfer Chassis passend · vom TÜV abgenommen · bitte fordern Sie Prospekte an von MINIAUTO WITTEK GmbH., 403 Ratingen, Postf. 1505, Tel. 02102/24021

Hardtop 230 SL gesucht. Tel. 0 24 05/ 26 96. 50 946

Verk. 230 SL, autom., stark unfallbeschädigt, ATM 40 000 km, 4 Ronal 7", geg. Höchstgebot zu verkaufen. Tel. 0 74 56/2 16 bis 18 Uhr. 50 949

Suche 280 SE 3,5 l, Lim. o. Coupé, autom., Bj. 72, bis 60 000 km, SSD o. Klimaanl., Color, Reifen 205/14, optimal gepflegt, unfallfr., geg. bar sofort von Priv. T. 0 22 21/36 47 79. 50 950

220 A oder 170 SA Cabrio, von Liebhaber gesucht, evtl. reparaturbedürf. Erika Schalm, 28 Bremen, Grossgörschenstr. 26. 50 951 H

NEU in Deutschland!

US-Exportscheinwerfer für alle Daimler-Benz-Modelle der neuen S- und SL-Klasse, TÜV-abgenommen und einbaufertig DM 897,– pro Satz per Nachnahme durch
W. u. G. Autoteile
58 Hagen, Rheinstraße 63
Tel. 0 23 32 / 1 46 63 od. 0 23 31 / 8 51 26

Mercedes 200 D, Bj. 68, ATM, 18 000 km, DM 6000.—. T. 0 50 43/22 34. 50 952

Hallo Liebhaber! DB 220 SE Coupé, Bj. 62, TÜV 1.77, ATM, v. Extr., 3000.–. Weber, 4900 Herford, Taxusweg 5 b. 50 953

230 SL/280 SL ges. Chiffre A 23/51 302

Su. 280 SL, Bj. 70/71, v. Priv., 2 D., Kn.-Schaltg., unfallfr. 0 52 41/3 85 98. 50 954

Mercedes-Motore
generalüberholt u. teilüberholt, im Tausch für alle Pkw-Typen, Garantie, Aus-, Einbau, Reparatur
Motoren Rückert, Düsseldorf 13,
Alt Himmelgeist 22, Tel. 02 11/79 80 30

280 CE Coupé, 73, sehr gepflegt, 77 000 km, Langstrecke, weiß, viele Extras. NP DM 34 500.—, VB 17 900.—. Tel. 0 71 21/4 09 57. 50 955

Wir kaufen
Mercedes Pkw mit Motorschaden gegen sofortige Barzahlung.
Motoren Krux, 5063 Overath, Im Wiesenauel 6, Tel. 0 22 06/25 69 od. 77 77

250 SE Coupé, 300er Ausst., Bestzust., 140 000 km, Motor 40 000 km, 2. Hd. P. Plangger, 7121 Hessigheim, ü. Neck. 5. 51 122

Amerikanische Neuwagen-76er Modelle

Chevrolet		Pontiac		Buick		Oldsmobile	
Camaro LT, 2t., Cpé.	US$ 7455,-	Sunbird	US$ 7335,-	Skyhawk, S, Coupé	US$ 7470,-	Starefire Coupé, 2t.	US$ 7520,-
Camaro Sport Cpé., 2t.	US$ 6970,-	Le Mans, 4türig	US$ 6840,-	Skylark SR, Coupé	US$ 7750,-	Cutless Supreme, 2t.	US$ 7455,-
Monza 2+2, Cpé., 2t.	US$ 7335,-	Le Mans, Sport Coupé	US$ 6970,-	Century Hardtop S., 4t.	US$ 7455,-	Cutless Salon, 4türig	US$ 8510,-
Nova LN, 4türig	US$ 7200,-	Grand Le Mans, 4türig	US$ 7640,-	Century Regal, 2türig	US$ 7890,-	98 Regency, 4türig	US$ 11150,-
Malibu Sedan, 4türig	US$ 6900,-	Firebird Formula	US$ 7890,-	Century Regal, 4türig	US$ 8350,-	Tornado Custom Cpé.	US$ 9860,-
Malibu Classic, 4tür.	US$ 7335,-	Firebird TRANS AM	US$ 8510,-	Le Sabre, 2türig	US$ 7670,-		
Monte Carlo „S", Cpé.	US$ 7830,-	Catalina, 4türig	US$ 8380,-	Le Sabre, Sedan, 4t.	US$ 7580,-	**Cadillac**	
Impala Sedan, 4türig	US$ 8320,-	Bonneville Coupé, 2t.	US$ 9060,-	Electra 225, 2türig	US$ 9390,-	Calais Coupé	US$ 13465,-
Caprice Classic, 4tür.	US$ 8690,-	Bonnev. Brougham, 4t.	US$ 9310,-	Electra Limited, 2türig	US$ 9770,-	De Ville Coupé	US$ 14170,-
Caprice Classic, Cpé.	US$ 8690,-	Grand Prix	US$ 9680,-	Riviera	US$ 9895,-	Eldorado Coupé	US$ 16280,-
Corvette Targa, 2türig	US$ 11460,-	Gr. Le Mans Saf., 2 Bk.	US$ 8630,-	Estate Wagen (2 Bank)	US$ 8615,-	Eldorado Convertible	US$ 16800,-
Blazer m. 4-Rad-Antr.	US$ 8935,-	Catalina Safari, 2 Bank	US$ 9240,-	Estate Wagen (3 Bank)	US$ 8800,-	Seville, 4türig	US$ 16520,-

Oben genannte Preise sind Endpreise! Sie verstehen sich inkl. Zoll und Mehrwertsteuer sowie Kfz-Brief, Techn. Daten, TUV-Abnahme und Auslieferungsinspektion.

Bei Tax-Free-Kauf übige Preise ./. 25%

FUCHS AUTOMOBILE 6000 Frankfurt 1 Parkstr. 18, Tel. 06 11/59 06 75—77

Geld sparen...
Auto-Albrecht garantiert noch günstigere Preise für über 5000 Art. Zubehör und Ersatzteile, Werkzeuge und Freizeitartikel, größtes Motorsport-Programm im neuen
Gratiskatalog 75
sofort anfordern!
AUTO-ALBRECHT
775 KONSTANZ- 11
Tel. 0 75 31—2 37 42

★ Heute noch anfordern! ★
Unseren neuesten und aktuellsten
Autozubehör-Spezial-Katalog 1975/76
Hochinteressant für jeden Autobesitzer
Auto-Ausstattung
8046 GARCHING E

450 SE, 5 Monate jung, wie ladenneu, mit allen Extras wie Silbermetall-Lack, Klimaanl., Color-Glas, Stereo-Kassette usw., weit unter NP. Tel. 0 23 61/ 8 17 68. 50 956

MERCEDES-MOTOREN
1 Jahr Garantie oder 50 000 km
Aus- und Einbau nach Voranmeldung innerhalb eines Tages

Pkw		Lkw	
200 D	1900,—	206 D	2200,—
200 D/8	2050,—	406 D	2200,—
220 D/8	2200,—	608 D	2500,—
230 /8	2150,—	808 D	4100,—
250 SE	3100,—	Preise	
280 SE	3350,—	inkl. MwSt.	

Motoren Krux,
Motoreninstandsetzungbetrieb
5063 Overath, Im Wiesenauel 6, am Hallenbad, Ruf: 0 22 06 / 25 69 oder 77 77
Hamburg 0 40 / 50 38 02 oder 8 50 27 98
Stuttgart-Rottweil 07 41 / 70 07
Schweiz/Koppingen 0 34 / 53 14 96

300 SE-Mot. zu vk., Zylinderkopf neu. 0 52 51/2 44 67 (7—10), 5 67 07 (ab 18 h). 50 958

Verkaufe v. 190 SL Hardtop, Türen, Hauben, Lampen, Sitze usw., **suche** f. 190 SL, ATM bis 30 000 km, Notsitz, Anhängerk. Prospekt, Marquardt, 2901 Gristede, Möwenweg 4. 50 957

280 SE/3,5 Coupé Modell, 71, ATM 40 000 km, el. Fenst. u. SSD, Leder, v. Priv. z. verk. T. 02 51/4 22 36. 50 959

Autobarankauf
Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw (alle Typen).
Harald Rochel Automobile
725 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/5 29 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

1 Einspritzpumpe für DB 230 SL u. Zylinderkopf kompl. T. 0 25 83/12 31. 50 960

350 SL, Knüppelsch., 11.73, 1. Hd., d'blau, 32 000 km, Zubehör, VB DM 25 600.—. Tel. 0 89/26 87 61. 51 120

190 SL, Bj. 58, 2 Dächer, VB 3800.— DM. P. Zenker, 3062 Bückeburg, Petzerstr. 35. 51 121

Mercedes 710, kompl. eingerichtet. Renntransporter m. v. Zubeh., neu bereift, neue Brems., neue Stoßdämpf., Motor überholt, sehr preisw. T. 02 21/ 37 39 11 oder 32 98 05. 51 123 H

Alle Ersatzteile und Motore
aus neuwert. Unfallfahrzeugen bis zu 60% billiger, mit Garantie. Einbau möglich, Handwerksbetrieb.
MERCEDES alle Typen 200/8 Diesel, 220/8/250 S/SE/CE/ 280 SE/3,5/6,3 V8
PORSCHE 911 T/E/S bis 2,7 Carrera
BMW 1602/2002/til/2500/3.0 CSi
OPEL Kadett/Manta/Rekord/Commodore
FORD/VW/AUDI/ALFA R./CITROEN SM
Bär & Co, oHG. 463 Bochum, Humboldstraße 36, Tel. 02 34 / 6 05 53 oder 6 05 54

350 SE, silber, Bj. 10.74, 24 000 km, alle Extras. Tel. 07 11/79 24 51. 51 126

350 SL, Bj. 71, 3. Hd., 80 000 km, sehr gepflegt, Festpreis DM 18 500.—. Tel. 05 31/32 95 00. 51 124

DUNLOP-STAHL
SP SPORT SUPER (D 1)

195/70 HR 14	DM 144,—
195/70 VR 14	DM 171,—
205/70 HR 14	DM 146,—
205/70 VR 14	DM 184,—
185/70 VR 15	DM 175,—
215/60 VR 15	DM 234,—

inkl. 11% MwSt., per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stuck **Fritz Ihle, Reifenhandel KG, 757 Baden-Oos, Telefon 0 72 21 / 6 16 38**

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

Bestellschein
An MOTOR-PRESSE STUTTGART
7 Stuttgart 1 · Postfach 1042
auto motor und sport

Hiermit bitte ich um Lieferung eines Jahresabonnements der Zeitschrift auto motor und sport als Geschenk zum Vorzugspreis
☐ von DM 52,40 ☐ mit Sammelmappe DM 58,90 einschl. Porto (Ausland DM 67,80 mit Sammelmappe DM 74,30)
Die Geschenkurkunde senden Sie bitte
☐ an meine Anschrift als Besteller
☐ an die Anschrift des Beschenkten
Den gesamten Betrag in Höhe von DM _____
☐ werde ich sofort nach Erhalt Ihrer Rechnung überweisen
☐ zahle ich am _____ auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart 16 137-703 ein. Bitte kreuzen Sie Gewünschtes an!
Auf der Geschenkkarte soll nach den Worten „Mit den besten Wünschen von" folgender Text eingetragen werden:

Bestellt von:
Vor- und Zuname
Postleitzahl, Ort
Straße, Nummer
Unterschrift

Bitte diesen Raum nicht beschriften.

Zu senden an: Vor- und Zuname
Postleitzahl, Ort
Straße, Nummer

AMS 23

auto motor und sport hat bereits viele Wagentypen in umfassenden Tests geprüft. Sicher ist auch Ihr Auto dabei. Falls das Heft mit dem entsprechenden Testbericht noch lieferbar ist, sollten Sie es sich gleich kommen lassen. Es ist immer ein Vorteil, die „schwachen Punkte" an seinem Wagen genau zu kennen. Bestellen Sie am besten gleich. Der anhängende Bestellschein macht's Ihnen leicht.

Folgende Testberichte sind zur Zeit noch lieferbar:

Testberichte:	Heft
Alfa Romeo 1600 Coupé und Spider	21/73
Alfa Romeo Giulia Nuova Super 1600	8/75
Alfa Romeo Alfetta	17/72
Alfa Romeo Alfetta 1.6	10/75
Alfa Romeo Alfetta GT	24/74
Alfasud ti	7/74
Audi 50 LS	23/74
Audi 80 LS	18/72
Audi 80 LS 50000 km Dauertest	5/74
Audi 80 GL Automatic	18/73
Audi 80 GT	17/73
Audi 80 GT	19/73
Audi 100 L	5/75
Austin Allegro	25/74
BMW 518	22/74
BMW 525 (GS-Tuning)	4/74
BMW 528	4/75
BMW 1502	3/75
BMW 2002 Alpina	6/75 + 19/73
BMW 525 Alpina 170 u. 230 PS	24/74
BMW 2002 turbo	19/74
BMW Alpina 3.0 CSL	18/72
BMW 3.3 L	16/74
BMW 3.0 CSL	23/74
BMW Touring	17/71
BMW-Touring 2000 tii 50000 km-Dauertest	16/72
Bitter Diplomat CD	21/74
Chevrolet Impala Trailer	1/74
Chevrolet Corvette Stingray	22/74
Citroen CX 2200	9/75
DAF 66 SL	5/73
Datsun 160 JSSS	2/75
Datsun 240 K-GT	6/74

Testberichte:	Heft
De Tomaso Pantera GTS	18/74
Die Autos des Jahres 1973	25/73
Dino 308 GT 4	20/74
Fiat Abarth 124 Rallye	11/74
Fiat 124 Sport-Coupé und Spider	14/73
Fiat 124 Special Automatic	11/71
Fiat 124 N, 124 Special, 124 Special T	13/73
Fiat 126	15/73
Fiat 127	9/71
Fiat 127 50000 km-Dauertest	21/73
Fiat 128 Special 1300	22/74
Fiat 130-3200 und 130 Coupé	20/71
Fiat 130 Coupé	24/73
Fiat 131 mirafiori	6/75
Fiat 132 GLS	8/74
Fiat X 1/9	20/73
Fiat 770 S	18/72
Ford Capri II GT und Ghia	9/74
Ford Capri RS (Gerstmann-Tuning)	16/73
Ford Consul 1700	10/73
Ford Consul mit Treibgas	9/74
Ford Granada 2 Liter	7/75
Ford Escort RS 2000	13/73
Ford Escort RS 2000 (Rallye-Ausführung)	2/75
Ford Escort Sport	10/75
Ford Taunus 1600 GT 50000 km-Dauertest	17/72
Ford Taunus 2300 GXL	22/73
Honda Civic	25/73
Jeep Wagoneer	10/74
Jeep GJ 5	25/74
Lada 1200	16/74
Lancia Beta Coupé	3/75

Den 2. Teil dieser Übersicht von Lotus bis Volvo finden Sie in einem der nächsten Hefte.

Alle Hefte auto motor und sport bis Ausgabe 20/72 DM 1.80, ab Heft 21/72 DM 2.00, ab 20/74 DM 2.50, jeweils + 40 Pf Porto. Aus verwaltungstechnischen Gründen bitten wir unbedingt um Vorauszahlung. Ihr Auftrag wird dann auch schneller und billiger ausgeführt.

Bestellschein auto motor und sport

MOTOR-PRESSE STUTTGART, 7 Stuttgart 1, Postfach 1042

Liefern Sie mir bitte folgende Hefte von auto motor und sport

Nr. _____

○ Der Betrag wird **gleichzeitig** mit dieser Bestellung auf das Postscheckkonto Stuttgart 6724-704 überwiesen.

○ Liegt als Scheck bei — Gewünschtes bitte ankreuzen!

Vor- und Zuname _____

Postleitzahl und Ort _____

Straße und Nr. _____ ams 23

Wir suchen dringend gegen bar alle Typen Daimler-Benz, Porsche, Jaguar, BMW, Alfa, amerik. Wagen und Exoten
Reelle Abwicklung zu Tageshöchstpreisen in bar.
Auf Wunsch Rückflug mit privater Cessna möglich.
Südring-Car-Shop, 7505 Ettlingen, Pforzheimer Straße 53
Autobahnausfahrt: Karlsruhe-Rüppur, Telefon (0 72 43) 1 30 99 + 90

Mercedes

Mercedes 280 S mit US-Equip., Klimaanl., Stereo, E.-Fenster u. dgl., DM 13 100.—. Zuschr. u. Chiffre A 23/51 125

250/8, weiß, Bj. 70, TÜV 11.76, Ges.-km 170 000, ATM, el. SSD, Ah.-Kpplg., Servol. + Bremse, Radio, Gurte, gepflegt, DM 5900.—. Tel. 07 81/8 33 94. 51 127

Liebhaberfahrzeug: Mercedes Typ 219, Bj. 56, TÜV 9.77, 80 000 km, gepflegter Zustand, VB DM 6000.—. Tel. bis 18 Uhr 0 21 22/1 44 70. 51 128

Mercedes-Skihalter - vom Werk entwickelt u. freigegeben, Original-Mercedes-Best.-Nr. SA 0008402818 - absperrbar, SA 0008402918 - nicht absperrbar, beim Fachhandel, Mercedes-Händler oder Firma Eckel, 8 München 19, Dachauer Straße 233

220 SE Coupé, TÜV 6.77, weiß, Radio, Leders., Top-Zust., 5900.—. 02 91/18 33. 51 129

Mercedes 350 SE Automatic, Bj. 1973, 50 000 km, elektr. SD, Color, Sportfelgen, elektr. Fensterheber, Stereo, Scheinwerferwischer, TÜV 10.77, Garantie, Eintausch, Finanzierung. **Flora-Garagen,** Krefeld, Florastr. 45, Tel. 0 21 51/2 00 12. 51 130 H

300 SL, Flügeltüren, 1955, 70% restauriert, einmal. Angeb., DM 30 000.—. M.V.D. Kloet-Bangert, Eenhoornstraat 2, Voorburg/Niederld. T. 0 70/86 38 52. 51 131

KAUFE Mercedes-Unfallwagen
Tel. Stuttgart 07 11 / 76 09 66

180, Bj. 55, TÜV 9.76, Lagerschaden, geg. Gebot, nicht unter DM 1000.—. Zuschr. unt. Chiffre A 23/51 303

450 SE, Nov. 74, 33 000 km, Papyrusweiß, Stoff-blau, Color-Glas, Radio, sof. zu verk., DM 26 000.— + MwSt. Tel. 0 62 24/86 84. 51 304

450 SLC, Bj. 73, silb.-met., 70 000 km, wie neu, 32 000.—. Tel. 0 63 72/13 84. 51 305

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

Mercedes 250 SL, 2 Dächer, guter AZ, VB DM 10 950.—, oder Tausch gegen Porsche 911 Targa. T. 0 22 21/22 11 87. 51 306

220 SE Coupé, gold.-met., grüne Lederausst., TÜV 3.77, geg. Höchstgeb. zu verk. T. 0 72 58/88 28. 51 308

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl, alle Modelle. Tel.: 07 21 / 59 26 61 H

Mercedes-Motoren gebraucht u. mit 0 km mit Garantie preisgünstig zu verk. Tel. 02 71 / 35 14 54. 51 307 H

190 SL, Lack neu, beide Dächer, Bestzust., DM 5500.—. T. 0 61 96/4 55 16. 51 310

DB 219, an Bastler für DM 600.— zu verk. F. Wernick, 7710 Donaueschingen 15, Tannheimer Str. 22. 51 312

280 SL, silber-met., generalüberh. Masch. 1500 km, XAS 100%, Becker Grand Prix, sehr gepfl., DM 13 500.—. Tel. 0 85 45/2 25. 51 313

Merc. Barankauf. Tel. 06 11/28 51 44. 51 431 H

230 SL/65, TÜV 9.77, bester Zustand, Preis VS. T. 05 61/8 55 74 nach 19 Uhr. 51 311

MERCEDES-REIFEN

185/HR 14	UNIROYAL	DM 122,—
	PIRELLI CN 36 SM	DM 129,—
205/70 HR 14	DUNLOP D 1	DM 146,—
205/70 VR 14	PIRELLI CN 36	DM 159,—
	PIRELLI CN 36 SM	DM 189,—
	DUNLOP S. SPORT	DM 184,—
	MICHELIN XWX	DM 205,—

ohnschl. 11% MwSt. - Versand frachtfrei ab 4 Stück per NN
Reifen-Höffken, 5951 Neu-Listernohl
Telefon 0 27 22 / 74 62

300 SE Coupé, Liebhaberfahrzeug, total überholt, grün mit cognacfarb. Ledersitzen, AT 65 000 km, DM 15 000.—. Tel. 0 24 21/5 13 87. 51 314

300 SEL, 6,3, alle Extras, 78 000 km, Bestzustand. T. 0 76 31/40 16 od. 31 00. 51 315

Optimales **Liebhaberfahrzeug, 220 SE B Coupé,** Bj. 62, TÜV 6.77, Stereo, Leder, SSD, Servol., f. DM 8000.—, überholt, geg. Geb. 05 61/7 61 55 v. 18-20 h. 51 316

Gebrauchte Mercedes-Teile
liefert
AUTOHOF BARBARA SPENER
1 Berlin 65, Jülicher Straße 14
Telefon 0 30 / 4 93 47 63

Suche Hardtop 230—280 SL. O. Rössler, 6701 Ruppertsberg, Hauptstr. 66. 51 317

Mercedes Barankauf. T. 0 72 31/4 09 01 51 412 H

190 SL, Bj. 61, TÜV 4.77, 2 Dächer, gen.-überh., 6800.—. T. 0 64 41/4 43 44. 51 318

Reparaturbed. **Mercedes 190 SL,** DM 2500.—. Tel. 0 66 21/7 16 56. 51 319

Mercedes 600, Bj. 68, gold.-met., orig. 90 000 km, Lederausstg. u. w. Zub. DM 29 500.—, Pkw-Inzahln. Tel. 0 72 43/1 30 99 o. 1 30 90. 51 320 H

MERCEDES MOTORE
für Pkw und Lkw
generalüberholt im Tausch, nach Voranmeldung, Aus- und Einbau innerhalb eines Tages.
1 Jahr Garantie oder 50 000 km
DIESEL-FEUER GmbH
Köln 5063 OVERATH (an der B 55) Gewerbegebiet Tel. (0 22 06) 20 93 u. 76 74
Frankfurt 6072 DREIEICHENHAIN Daimlerstraße 6 Tel. (0 61 03) 8 41 41-2
München 8 MÜNCHEN 50 (Ludwigsfeld), Karlsfelder Str. 282 Telefon (0 89) 1 50 44 33
51 430 H

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI, 7 Stuttgart 80, Tel. 07 11/60 88 03. 51 441 H

Su. ält. MB-Cabrio. Chiff. A 51 471 H

250 SL, 67, Schaltgetriebe, 2 Dächer, silber-met., Leder schwarz, gepflegt, VB 11 500.— DM. T. 02 11/70 96 30. 51 531

Liebhaberfahrzeug! 220 SE Coupé, Bj. 1960, TÜV 4.77, optisch und technisch im Bestzustand, neu lackiert, Radio, Sicherheitsgurte etc., VB: 10 600.— DM. Tel. 0 77 31/6 53 30 od. 0 77 31/7 12 82. 51 533

Bar-Höchstpreise sofort für alle Mercedes-Modelle!
Von 200 bis 450 SL und SLC ab Baujahr 1968 bis 1975
Auto-Börner, 7000 Stuttgart 50, Telefon 0 71 81 / 8 24 89

350 SE, 6.73, Automatic, met., SSD, Color, Zentralverriegelung und mehr. Tel. 0 89/4 30 47 40. 51 532

DB 280 SE Coupé, Autom., Bj. 8.69, 87 000 km, ATM + Getr. 15 000 km, Aussehen wie 3,5, 250er Reifen, Radio m. Cass., Leder, DM 14 000.—. Tel. 0 71 65/6 23 oder 0 71 61/8 95 24. 51 534

Liebhaberfahrzeug, DB 220 S, Bj. 58, TÜV: Okt. 77, 1a Zustand, orig. Lack, Bereifung: HR-14, Stereo-Radio, etc. zu verk. T. R. May, T. 07 61/40 33 74. 51 535

350 SL, 72, 70 000 km, weiß, Schaltgetriebe, Bestzustand, Alu-Felgen usw., DM 21 800.—. T. 0 71 52/4 17 34. 51 536

220 SE Cabrio, 63, unrest., 3250.— DM. Tel. 0 29 22/41 42. 51 537

350 SL, Bj. 73, 25 000 km, viel Zubehör, von privat zu verk. Tel. 0 30/8 03 53 98. 51 538

350 SL, weiß, ATM, 50 000 km, gepfl., preisgünstig. Tel. 02 11/50 16 05. 51 539

Mercedes 300 SEL 6,3 Ltr., Bj. 72, alles Zubehör, unfallfrei, blaumetall., nur DM 17 900.— (NP ca. DM 53 000.—), Pkw-Inzahlungn. T. 07 11/22 49 73. 51 540

190 SL, Bj. 61, DM 7500.—, Radio, Gurte. Tel. 0 22 34/7 47 51. 51 541

280 SE, Bj. 6.74, 27 000 km, 1. Hd., silbergrünmet., Velourpolst., Zentralv., usw. T. 0 70 31/3 29 73. 51 542

230 SL, Bj. 64, TÜV 8.76, Lacksch., Mot. 25 000 km, Servo, DM 7200.—. Tel. 0 24 51/4 12 46. 51 543

280 SE/9 3,5 Ltr. Cabrio, Bj. 70, bestgepfl., alle Extras! Netto DM 25 500.—. Tel. 0 30/8 24 88 14. 51 544

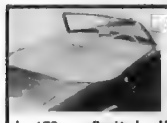
190 SL, Mot. 33 000 km gel., Hardtop und Faltdach, viele Neuteile und Extras, DM 6000.—. Rainer Diekel, 4730 Ahlen, Haydnstr. 10. 51 545

Mercedes Gullwing 300 SL, Bauj. 55, Preis nach Angeb. T. 0 89/17 22 55. 51 546

Suche: Mercedes 300 SEL=3,5 od. 6,3, mögl. Bj. 70, bis DM 12 000.— auf priv. B. (ohne Bank), monatl. 1100.—. Chiffre A 23/51 547

Suche 300 SC-Cabrio, Barzahlung. Zuschriften Chiffre A 23/51 548

MG



SPRITZDECKEN UND VERDECKE

Leicht aufmontierbar, MGs/Triumphs/Sprites etc., Verd. DM 125,— b. 170,—, Spritzd. alle Mod. DM 85,—, dir. ab Fabrik, Lieferz. 7 Tage, Prospekt/Preisl.:

British Hoods, 45 High St., Burnham Bucks., SL 1 7 JD, ENGLAND

Bildschön. MGB-GT, Bj. 69, ca. 80 000 km, Overdr., Rad.-Kassrec., 5 Speichenr., Anh.-Kuppig., zu verk. 5200.— DM. Tel. 04 31/3 41 24. 51 309

MG TF gesucht. Chiffre A 23/51 300

MGB z. Ausschl., Blechsch., TÜV 77, DM 900.—. Tel. 0 53 02/17 24. 51 549

MG B GT, Bj. 72, TÜV 5.76, VB 6500.— DM. Tel. 09 11/50 22 48. 51 138

MGB, Bj. 73, 14 000 km, VB 8000.— DM. A. Weber, 7846 Schliengen/B., Altingerstr. 62. 51 132

MG Midget, Bj. 64, TÜV 5.77, weidengrün, sehr gepfl., 2 Dächer + Spritzd., Preis VB. Tel. 0 51 05/25 71. 51 133

British Car Centre H

MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

Lenkrad MGA Mark II gesucht. Interesse auch für andere Ersatzteile. v. Preussen, München 81, Flemingstr. 67. T. Off. 22 60 95, priv. 98 08 18. 51 134

Hardtops zu verk. Tel. 02 41/7 57 76. 51 135

MGB, 69, TÜV 7,77, orig. 75 000 km, Speichenr., 4200.—. T. 04 21/38 06 14. 51 136

MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 0 29 43/25 86. 51 440

Suche für MGA 1600: Schürze oder Frontspoiler (Blech oder Kunststoff) 4 verchromte Speichenfelgen in gutem Zustand, Original-Gepäckträger und für MGA-Coupé: Scheibengummi für Front- und Heckscheibe, Original-Blinkerschalter. Angebot an D. Lotz, 6252 DIEZ, Postfach 13 64. 51 137

MG Barankauf T. 0 72 31/4 09 01 51 413 H

MGB, 66, 3. Hd. Overdr., Speichenr., kein Rost, DM 2650.—. T. 05 61/68 56. 51 301

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw. ges. Viernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h 51 439 H

Minipreise für gebr. Teile verk. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 51 450 H

MGB 1800, Bj. 9.74, blau, 16 000 km, Preis VS. T. 04 31/2 32 94 ab 19 Uhr. 51 550

Modellautos

TRIUMPH TR 6
Zinngußmodell
1 : 43 (ca. 9 cm)

Einer der letzten engl. Roadster. Hergestellt von Autoreplicas England, dem weltbesten Hersteller von Zinngußmodellen. Handwerkl. Kleinstserie mit Gummirädern u. Chromteil. Bausatz DM 29,50, Fertigmodell nur DM 39,50 (Preise plus Verp. u. Porto). Bitte auch Großkatalog anfordern, mit über 1300 and. Automodellen, alle Maßstäbe, Plastik und Metall, Fertigform und Bausatz. DM 4,— in Briefmarken bitte an

MODEL INTERNATIONAL, 6083 Walldorf, Hundertmorgenring 100, Abt. I

Morgan

Import von **MORGAN**
Lieferzeit ca. 24 Monate.
Norddeutschland:
Fa. K. W. Flaving, 475 Unna/Westfalen Hochstraße 4, Telefon 0 23 03 / 1 52 74
Süddeutschland:
Merz & Pabst, 7 Stgt., Alexanderstr. 46 Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07—2 19 50

+8, schw. Seitenausp., Bj. 71, 48 000 km, TÜV 77, 13 500.—. T. 02 21/23 86 49. 51 139

+8, 60 000 km, 13 700.—DM. Tel. Sa. 06 21/79 20 89. 51 140

+8, 3700 km. Tel. 0 71 21/30 83 70. 51 141

+8, 74, 10 000 km, verk. T. 02 06/23 62. 51 143

Morgan Barank. T. 07231/40901 51 414 H

Suche Plus 8. T. 0 80 31/3 48 12. 51 551

Plus 4, 2-Sitzer, Vertrag geg. Höchstgebot abzugeben. Lieferung 3.76, DM 14 000.— mit div. Zubehör. Tel. CH-Zürich: 7 20 05 95 ab 18 Uhr. 51 611

Motorräder

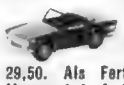
MV Augusta
Schmidt + Krüger
1000 Berlin 41, Albrechtstr. 93, Tel. 0 30/7 95 80 24. 51 144

Oldsmobile

Rolls-Royce, Bj. 35, schwarz-graumet., Hooper-boody Karosserie. Einmalig schöne **Innenausstattung (Barock),** Motor generalüberholt, 6000 km, technisch u. optisch einwandfrei. Verkauf geg. Höchstg.! Tel. 0 78 32/20 78. 51 321

Toronado, Bj. 66, TÜV 9.77, 4900.— DM, sowie Getriebe + div. Ersatzteile, verk. Tel. 0 89/63 24 35. 51 624

Oldsmobile, Gelegh., 74 Cutless Cpé. 16 900., **KING CARS US-Automobile 0 30 / 2 16 45 99**



Triumph TR 6 1974. Metallbausatz im Maßstab 1:43, Morgan +8, Morgan +4, A. C. Cobra, je Modell DM 29,50. Als Fertigmodell lieferbar TR 6, Morgan 4+4, A. C. Cobra, alle Modelle von AUTO REPLICAS. Preis je Modell DM 39,50

Morgan +8. Plastikbausatz, Maßstab 1:16, ca. 80 Teile, naturgetreue Nachbildung, Preis DM 49,75. Ebenfalls lieferbar **PORSCHE 911 TURBO 1975,** Maßstab 1:12, ca. 120 Teile, Preis DM 97,50

Magirus Feuerwehr Typ K 20 1925, ca. 20 cm lang, Metall, einmalig schönes Fertigmodell. Preis DM 39,95

BMW 328. Metallbausatz, Maßstab 1:43. Hervorragendes Modell. Preis je Modell DM 27,50

Weltmeister F 1 Ferrari 312 T/1975. Metallbausatz im Maßstab 1:43, weitere F 1-Modelle 1975: Texaco Marlboro McLaren, Martini Brabham, March 751 Penske, Parnelli, Tyrrell 007/2, Williams, Embassy. Alle Modelle im Maßstab 1:43, gute Qualität, leichter Zusammenbau, mit Bauanleitung. Preis je Modell DM 24,95

Bugatti 57 SC Atlantic 1938. Fertigmodell. Ein Spitzenmodell aus der WESTERN MODELS Serie. Weiter lieferbar: Mercedes 540 K 1938, Jaguar XK 120 Coupé 1951, Jaguar XK 150 Cabrio 1953. Preis je Modell DM 52,—. Rolls-Royce Phantom II de Ville 1933. Preis DM 65,—. Alle Modelle im Maßstab 1:43.

MG TD 1951. Metallbausatz, Maßstab 1:43. Sehr gute Qualität. Preis je Modell DM 29,50. Ebenfalls lieferbar im Maßstab 1:24 als Metallbausatz. Preis DM 89,95

Lieferung per NN + Porto + Verpackungsanteil DM 1,—. Ab DM 100,— porto- u. verpackungsfrei. Katalog 75/76 mit ca. 2500 Autominiaturmodellen und 750 Fotos gegen DM 5,50 in Briefmarken oder 8 internationalen Antwortscheinen.

Spielwaren Danhausen, 51 Aachen, Kleinkölnstraße 20/22, Telefon 02 41 / 3 51 34

Es war einmal . . ., nein, im Automobilsport gibt es keine Märchen. Selbst wenn man heute glauben möchte, daß ein Autorennen, das 1908 in New York begann und in Paris endete, ein Märchen sein müsse. George Schuster, einer der verwegenen Teilnehmer, schildert in seinem Buch „Das längste Autorennen der Welt" dieses wahnwitzige Unternehmen. 184 Seiten, 80 Fotos, Leinen, DM 16,—. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder sofort per Post direkt von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Sieger im ADAC-Test
Phoenix Stahlflex

155 SR 13	70,—	165/70 SR 13	75,—
165 SR 13	79,—	175/70 SR 13	85,—
175 SR 14	99,—	185/70 SR 13	86,—
175 HR 14	122,—	185/70 HR 13	105,—
185 HR 14	135,—	185/70 SR 14	107,—
155 SR 15	78,—	185/70 HR 14	129,—
165 SR 15	87,—	alle schlauchlos	

andere Größen bitte anfragen.
Versand per NN, frachtfrei ab 4 Stück.

Fritz Ihle, Reifenhandel KG, 757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21/6 55 00

ABARTH-Hochleistungsauspuffanlagen für bessere Beschleunigung. Das bedeutet Sicherheitsreserve beim Überholen. Lange Lebensdauer, sportlich-elegante Chrom-Doppelendrohre. Für über 100 PKW's TÜV-zugelassen (Allg. Betriebserlaubnis).

OMT-Treibgasanlagen. Jetzt kann Ihr Fahrzeug auf Treibgas umgestellt werden. Hohe Leistung, Einsparung, Motorschonung, umweltfreundlich. Wichtig: Umschaltung während Fahrt von Benzin auf Treibgas = doppelter Aktionsradius. Keine Motoränderung. Einbau durch Vertragswerkstätten, mit TÜV-Abnahme. Es lohnt sich.

NGK-Zündkerzen für höchste Leistung, mit extrem hohem Wärmebereich dank Kupfer-Nickel-Elektrode. Kein Verölen, kein Überhitzen.

SPRINT-Luftfilter bringt Mehrleistung, da Luftwiderstand reduziert. Superleicht, Filtereinsatz auswaschbar und immer wieder zu verwenden.

WEBER-Vergaser, elastisches Fahren, lochfreies Beschleunigen, wirtschaftlich im Verbrauch. Für Spitzenleistungen. Nicht mehr aus dem Motorsport wegzudenken.

Prospekte kostenlos – bitte PKW-Type angeben.

NÖLDEKE GMBH
775 Konstanz, Theodor-Heuss-Str. 36, Postfach 5130

Auto-Schonbezüge

Lammfell-Bezüge

ab Fabrik — sehr preisgünstig. Für 950 Automodelle in vielen Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos
und unverbindlich die neue Musterkollektion mit Preisliste sowie den Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.

Name

( )

Ort

Straße A 21

ERICH HUND
325 HAMELN
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
Telefon 0 51 51 / 76 25
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Opel

Scheel-Sitze TÜV-zugel.
Mod. 101 nur DM 299,90, Mod. 200 nur DM 379,90, Einbaukonsole DM 59,90 (Mod. 101 = 20° — 200″ vollverstellbare Lehne). Lederlenkräder ab DM 129,90.

Lexmaul OPEL TUNING
6232 Kelkheim, Bergstr., T. 0 61 95/7 32 11

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für OPEL Manta, Ascona, Rekord C, Rekord II.
SEBRING. 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Opel-Motoren gebraucht u. mit 0 km mit Garantie preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71 / 35 14 54. 51 322 H

Sd-Überrollbügel, Tel. 02 21/23 17 12

GTJ, Bj. 73, 7700.— VB. T. 02241/65493. 51 323

Opel Comm. GSE, weiß, Bj. 70, TÜV 76, Servol., erstkl. Zust., umständeh. zu verk., VP 3500.—. T. 0 71 57/6 22 89. 50 961

OPEL Barank. T. 06 11/28 51 44 51 437 H

Opel Manta GT/E, „Black Magic", neu, noch nicht zugel., 11 900.— DM + MwSt. Gebr. Sänger KG, 3561 Breidenbach/Wolzhausen. T. 0 64 65/8 67. 50 963 H

Commodore GS/E Coupé, Bj. 4.75, 30 000 km, met.-grün, Colorverglas., Diff.-Sperre, Radio-Kass.-Stereo, Berlina-Sonderausst., Scheinw.-waschanlage, Top-Zustand, NP DM 26 000.—, Verkauf nur DM 18 000.—. Finanzierung günstig mögl. Tel. 02 71/5 40 23. 50 964

Suche GT 1100, Tel. 07 11/53 91 89. 50 965

Ascona 16 S, Gr. 1, Bj. 72, Irmscher-Motor, 103 PS, 10 000 km, kurze Achse, Sperre, Sportgetr., Konis, Bügel, HKZ-Zündanl., Recarositz, Kopfst., H-Gurte, 185/70x13, 1a Zust., unfallfr., VB 6800.—. Tel. 0 88 56/35 03 bis 18 h. 51 145

Ascona im Rennlook, NP 23 000.— für ca. 12 500.—. T. 0 53 41/30 32 38. 51 146

Ascona-Motor 1200, 10 000 km, Getr., H-Achse. Sa./So. Tel. 0 65 59/4 42. VS 51 147

Opel Barankauf T. 07231/40901 51 417 H

Verk. Irmscher-Vergaseranlage für Kadett C mit TÜV. Tel. 0 81 36/2 59. 51 552

Commodore GSE Coupé, Zul. 11.73, 1. Hand, 60 000 km, DM 11 400.— incl. MwSt. Baden-Auto, Freiburg, Tel. 07 61/4 00 11. 51 553 H

Sportvergaseranlage — Lexmaul — (TÜV), für 1900 gegen Gebot zu verk. Zuschriften unter Chiffre A 23/51 554

Irmscher-Rallye-Ascona 19, Gr. I, sofort einsatzbereit, Preis DM 7250.—. Tel. 0 94 21/3 18 69. 51 555

Verk. Asc. 12, Bj. 10.72, rot, 55 000 km, AT-Getriebe, Teilemotor u. div. Extras, DM 5500.—. Tel. 07 11/7 15 73 26. 50 962

Panther

PANTHER
Alleinimporteur
Das individuelste Automobil PANTHER J 72 ab Lager
AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1

51 445

Peugeot

EG-Import: 76er Peugeot, Modell 504 und 604, fabrikneu, mit Werksgarantie, Ersparnis mindest. 2000,— DM gegenüber empf. Inlands-VP. Krämer Kfz-Handel, 6689 Merchweiler, Telefon 0 68 25 / 52 93

504 V6 Cabriolet, Bj. 4.75, NP DM 27 000.—, mit hohem Nachlaß zu verk. Inzn. mögl. T. 0 26 32/4 78 54. 50 966

404 neu elfenb., Rad., F. U'bodensch., geg. Geb. mind. 11 300.—. 0 73 73/3 48. 50 967

Suche neuw. Einspritzpumpe für 404, Bj. 66. T. 0 62 52/22 07 u. 24 37. 51 324

204 Diesel, leichter Motordefekt, v. Neuteile, VB 1000.— DM. Tel. 0 25 92/18 54. 51 556

604 SL-Kaufvertrag umständehalber abzugeben. Lief. Dez. 75, metallicbeige, elektr. SSD, n. ni. zugel., NP DM 23 605.—, Notpreis DM 20 400.—. Zuschriften unt. Chiffre A 23/51 557 H

Pontiac

Formula 400, Bj. 71/72, metallic, weißes Leder, DM 12 500.—. Tel. 0 66 21/7 16 56. 51 325

Porsche
VW-Porsche

PORSCHE-REIFEN

185/70 HR 15 KLEBER CTS	119,—
185/70 VR 15 DUNLOP SP 57	144,—
DUNLOP SP SUPER	175,—
PIRELLI CN 36 SM	175,—
MICHELIN XWX	196,—
215/60 VR 15 PIRELLI CN 36 SM	239,—
DUNLOP SP SUPER	234,—

Inkl. 11% MwSt. — frei ab 4 Stück — Versand per Nachnahme
Reifen-Höffken, 5951 Neu-Listernohl
Telefon 0 27 22 / 74 62

Liebhaber: Verkaufe Porsche Cabr., Bj. 58, 90 PS, Ia, VB DM 5000.—. Tel. 0 95 71/6 56 abends. 51 160

Carrera RS Cp., Bj. 73, 59 000 km, Recaro, Radio, Halog., Preis VB. Tel. 0 99 43/3 32, von 13—18 Uhr. 51 161

Carrera RS 73, 1. Hd., 33 000 km, Leder-Recaro, 25 500.—. 0 61 21/7 91 22. 51 162

911 T Coupé, 70, 98 000 km, 8500.— DM. Tel. 0 25 71/24 81. 51 163

Kaufvertrag für Targa 2,7, Lieferung Nov. 1975, mit Preisnachlaß abzugeben. Tel. 0 26 39/6 29. 51 164

914/6, 53 000 km, m. 911 S-Mot., 33 000 km, 180 PS, Kotf.-Verbr., 8 J BBS mit neuer 215/60 Bereif., DM 15 800.—. Werkt. 06 21/33 37 48 v. 8—12 h. 51 165

Gebrauchte Porsche
ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912 und Rennwagen. **M. FREISINGER & Co.**
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2
Telefon 07 21 / 59 26 61

Porsche 911 T, Bj. 70, TÜV neu, sehr gepflegt, für DM 8000.— zu verk. W. Arras, 6944 Hemsbach, Bergstr. 21. 51 167

911 T Coupé, 2,4, Bj. 11.71, 63 000 km, 5-Gg., Radio, 2 Hosenträgergurte, neu bereift, techn. u. opt. einwandfrei, VB DM 13 500.—. T. 0 22 61/4 42 12. 51 168

2,7 l-Motor, 150 PS, orig. 5000 km gelaufen, preisgünstig abzugeben. Zuschr. unt. Chiffre A 23/51 326

Gebrauchtteile aller Typen am Lager
Unfallwagen gesucht
M. Freisinger & Co.
Porsche-Gebrauchtlager
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2, Telefon 07 21 / 59 26 61

Porsche 916, schwarz, original, 2,7 l, Carrera-Motor, am 22.8.74 auf dem Titelbild der „Auto-Zeitung", zu verkaufen für DM 30 000.— (VB). Zuschr. unt. Chiffre A 23/51 327

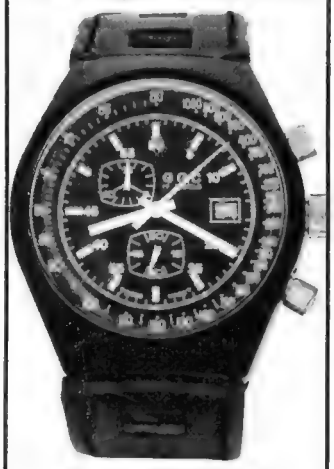
911 T Targa, Bj. 70, sehr gepfl., Extr., neue Reifen. T. 0 47 31/42 48. 51 328 H

911 T, Bj. 68, Tacho 58 000, Bestzust., VB DM 7500.—. T. 0 61 63/22 23. 51 330

356 SC Cabrio, Bj. 65, TÜV 7.77, ATM, erstkl., vk. T. 0 89/37 69 35 u. 68 31 47. 51 331

Carrera 74, hellgrün-diamant, alle Extras, DM 32 000.—. Tel. 02 02/72 14 20. 51 333

Rallye Look



Orig. Schweizer GGC-Chronograph im aktuellen Racing Look — mattschwarz —
Schweizer Wertarbeit garantiert höchste Präzision.
NUR DM 159.-
Lieferung gegen Nachnahme
Kauf ohne Risiko. Rückgaberecht innerhalb 10 Tagen.
12 Monate Garantie.
Vertrieb u. Kundendienst:
Studio GGC —
Günter Grabowitz, 5 Köln 1, Moltkestr. 91—95, Tel. 02 21/51 62 07

Dunlop-Stahlgürtel
SP Sport Super bzw. D 1 sofort lieferbar. Nur 1. Wahl.

195/70 HR 14	DM 145,—	inkl. 11% MwSt.
195/70 VR 14	DM 172,—	
205/70 HR 14	DM 147,—	
205/70 VR 14	DM 185,—	
185/70 VR 15	DM 170,—	
215/60 VR 15	DM 235,—	

Wir montieren fachgerecht oder versenden per NN. Frachtfrei ab 4 Stück. Andere Größen u. Ausführungen auf tel. Anfrage.
AZS Reifendienst, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18 Telefon 06 11 / 41 90 42

4 5½ x 14 Alu-Felg., DM 350.—. Tel. 0 80 20/6 76. 51 332

356 B Cabrio, Bj. 62, TÜV 9.76, guter Zust., ATM ca. 40 000 km, VB 5200.— DM. T. 0 73 51/2 44 95 od. 99 15. 51 334

Porsche-Barankauf
Auszahlung sofort nach Besichtigung
PORSCHE MAGNER WUPPERTAL
Uellendahler Str. 245 · Tel. (0202) 70 50 70

Targa 912, 69, TOP, verkauft Tel. 0 63 47/23 63 ab 19 Uhr. 51 335

356 C Coupé, TÜV 9.77, 75 PS, Bestzust., DM 5800.—. Tel. 0 79 31/28 71. 51 336

Suche 356 Cabr., Bj. 65, Tel. 0 40/2 79 07 22. 51 337

Porsche 911 S Coupé, Bj. 5.72, TÜV 10.77, 53 000 km, Mot. 9000 km, mit Belege, DM 5100.—, Kotflügelverbr. v. u. h., Felg. 8 + 9″, 75er Hecksp., Stereo, Schalens., Diamant met.-grün, VB DM 19 500.—. Tel. 0 61 71/5 46 44. 51 338

911 T, Cp. 2,4 l, Bj. 5.73, 21 000 km, S-Ausst., Recaro, LM-Felg., 5-Gang, Spoiler, Stabilis, DM 21 500.—. Tel. 0 70 72/21 56 ab 20 Uhr. 51 339

Porsche-Carrera Targa, Mod. '74, karminrot, 25 000 km, getunt, Kotfl.-Verbr., Bug- u. Hecksporl., 3,0 l, Spez.-Stabi + Stoßdämpf., Sperre u. viel. mehr, opt.-Turbo, alles TÜV eingetr., Bestzust., NP DM 70 000.—, jetzt DM 45 000.—. Porsche-Geisser, 7716 Geisingen 3, Kirchen-Hausen. Tel. 0 77 04/2 14. 51 340 H

Suche Unfall-Carrera 73, ohne Motor u. Getriebe. Tel. 0 83 83/3 39. 51 341

1 Satz neue 50er Pirelli, DM 1300.—. Privat T. 0 26 35/15 25. 51 346

Carrera, Bj. 7.74, 29 000 km, 7 + 8″, Color, origin. Front- u. Hecksp., DM 33 500.—, evtl. Inzahln., von Privat Tel. 0 26 35/15 25. 51 347

356 B, umständeh. preisgünstig, teilrestauriert abzug. Tel. 0 61 74/6 12 26. 50 968

1 Heckspoiler 75 m. Gummi, neu DM 600.—, 1 Heckspoil. 73, weiß, m. Schr., DM 180.—. Tel. 0 80 31/3 45 34 ab 20 h. 50 969

911 Targa, Bauj. 74, gelb, TÜV 77, 29 000 km, St.-Radio m. Cass., Grünvergl., heizb. Front- u. Hecksch., Reif. 100 km gel., Cibié-Scheinw., techn. + opt. Ia, DM 23 900.— VB. Tel. 0 52 44/27 78. 51 342

Wir kaufen gebrauchte Porsche 911
nordstadt tuning
Hannover
Vahrenwalder Str. 193
05 11 / 63 13 38

Carrera RS, 2,7, Bj. 73, 1. Hd., DM 24 500.—+MwSt. T. 0 81 05/90 11/90 12. 51 343

911 Coupé, 2,7 l, Bj. 74, 36 000 km, DM 22 500.—. Tel. 07 61/3 36 42 od. 3 23 15 od. 5 49 09. 51 344 H

Verk. 356 B, Bj. 61, 60 PS, TÜV 4.77, Sportf., gut. Zust., 2800.—. H. Hüllen, 7566 Weisenbach, E.-Holzmann-Str. 167. 51 345

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

TEBERNUM-GEBRAUCHTTEILLAGER
UNFALLWAGEN-ANKAUF
Motore 2,0—2,7 Liter mit Garantie
Krefeld, Cracauer Straße 16-26
Telefon 0 21 51/2 15 16

Verkaufe Porsche Targa, 2,7 l, 11 Mon. alt, mit kleinem Schönheitsfehler, 14 000 km, VB 24 000.— DM. Tel. 0 85 82/3 04. 50 980

Suche 911 T Targa, ab Nov. 73. Zuschr. unt. Chiffre A 23/50 981

Suche 914, 2,0, in gepfl. Zust., bis DM 8000.—, zu erreich. n. 17 h. F. Göggelmann, 7025 Plattenhardt, Reutestr. 1. str. 1. 51 148

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

Carrera-Look 911 S, Bj. 68, Verbr. Front- u. Hecksp. 215/60, TÜV abg., DM 9800.—. T. 0 77 51/46 29. 50 970

356 C, Cabriolet, Hardtop, TÜV, gepfl. Zust. Tel. Sa. + So. 05 71/2 22 97. 50 971

Ehemaliger Rennporsche 911 S, schw., jetzt umgebaut für die Straße, 2,0 l, 130 PS, erstmalig für Straße im Sept. 75 zugelassen, DM 10 500.—. Inzahlgn. mögl. T. 0 63 31/57 81 od. 0 63 33/14 47. 51 149 H

911 Mod. 67, TÜV 3.77, 5-Gang, el. SSD, Motor 52 000 km, gelb-schwarz, DM 3900.—. T. 0 25 93/8 96. 51 150

Vk. 356 B Unterb., gut, VB DM 950.—. J. Detering, 4993 Rahden, Drohnew. 8. 50 972

Carrera RS 2,7, Bj. 7.73, 38 000 km, el. SSD u. Fensterheber, Recaro, HHS, Cibié-Radio, 7 + 8" mit 50er Reifen, VB 27 000.—. Tel. 0 91 64/2 01. 50 973

Gebrauchtteile - Verkauf und Reparatur
Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. D. Schreiner, 7147 Hochdorf/Enz bei Stuttgart, Tel. 0 70 42 / 65 60

911 E, 2,4 l, Bj. 6.72, hellgelb, 59 000 km, Carrera Felgen + Reifen neu, S-Ausstr., Color, Recaro-Heckwischer, Stereo-Kassette, 12 000 km Garantie. Tel. 0 22 02/5 11 84 ab 19 Uhr. 50 974 H

Sd-Überrollbügel, Tel. 02 21/23 17 12

Porsche 911 T/Targa, 72, 2,4 l, 1. Hd., Motor überholt, 75 000 km, viele Extras. Tel. 0 61 73/6 38 15. 50 975

914/6, Liebhaberfahrzeug Mode 171, Original 70 000 km, mit allen Extr., techn. + optisch im Bestzustand, umständehalber Verkauf. 0 71 41/7 32 67. 50 976

911 Targa, 2,7, 5.75, 3000 km. Tel. 08 41/3 20 40, priv. 7 11 26. 50 977

GEBRAUCHTTEILE PORSCHE
Alle Typen am Lager
— Service — Unfallankauf —
Tel. 02 11 / 76 77 50, Werftener Feld 65

Carrera RSR, 2,8 l, 300 PS, Bestzustand 1973/74, nur erste und zweite Plätze bei Bergrennen. Bereifg 9" + 11" BBD, Regenprofil, Wagenpaß, Feuerlöscheranlage, 3000 km, neuwertig. Tel. 0 22 07/8 63. 50 978

911 E, 2,2, 50 000 km, Bestzust., S-Ausstg., 5-Gang usw., DM 15 000.—. Tel. 04 41/6 35 10. 50 979

Carrera 2,7 Ltr., 1973, dkl'grün, von Privat, bestgepflegt, unter zwei die Wahl. Tel. 0 72 31/3 64 25. 51 558

Verk. 914, sonnengelb, Bestzust., w. Todesfall, 7500.— DM. T. 0 77 41/20 02. 20 02. 51 559

Porsche T Targa 2,2 l, ATM 45 000 km, S-Ausstatt., TÜV neu, bildschön, nur 9500.—. T. 07 11/22 49 73/29 13 24 gew. 51 560 H

911 S 2,4 Coupé, 190 PS, Modell 73, TÜV 4.77. Neu: Räder, Bremsen, Wärmetauscher, Kass.-Radio. Preis DM 18 500.—. Tel. Geschäft 07 11/2 14 22 01, priv. 07 11/65 34 84. 51 151

911 T, 73 Coupé, el. Fenster, Stereo, usw., 1. Hd., 60 000 km, sehr schön, VB DM 15 400.—. Tel. 0 89/6 01 13 13. 51 152

356 B, TÜV 5.77, neuwertig, 4400.— DM. Tel. 0 63 31/7 72 08. 51 153

914/4 2,0 l, Bj. 74, silber-met., 21 000 km, Sport- u. Komfortausst., Colorglas, Radio, Sportauspuffanlage, VB 14 400.—. Tel. 0 51 32/28 24. 51 154

Gebrauchtteillager
Suche Unfallwagen
415 Krefeld, Grünerdyk 37
Telefon 0 21 51 / 2 69 77
Auto-Tel. 02 03 / 0 55 56 58

Verk. 911 T, 2,4 l, Erstzu. 3.74, km 30 000, Alu-Felg., neu ber., Stabis, harte Bilstein, tiefergelegt, 5-Gg., S-Instrumente, Stereo-Kass. Blaupunkt, sehr gepfl. Nur geg. Barz. T. 0 75 72/ 29 81—3 v. 7—17 Uhr. 51 155

Suche Carrera 73, 2,7 l, möglichst Leichtbauversion, nicht über 30 000 km, unfallfr., mögl. Sperre u. harte Dämpf., keine Rennen! Sofortige Barzahlg. T. 0 75 72/29 81 v. 7—17 Uhr. 51 156

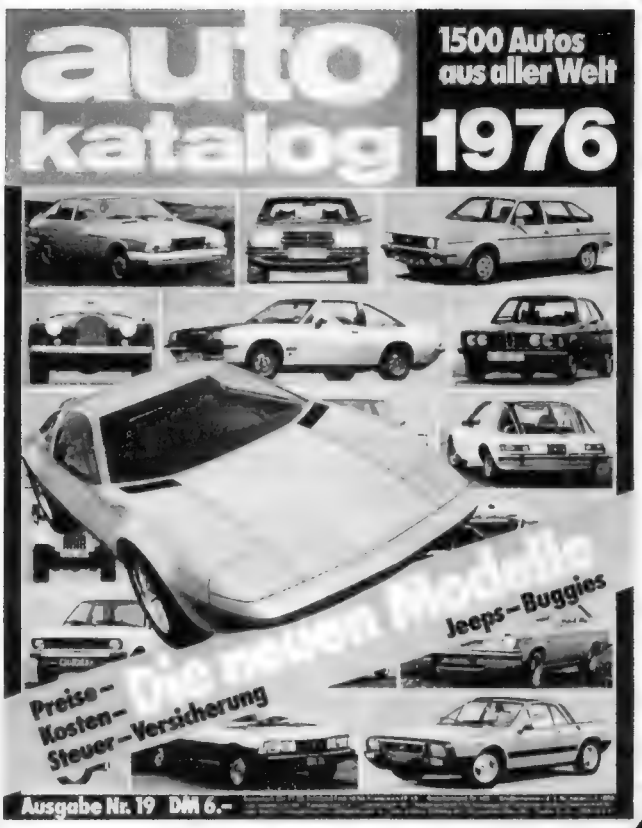
AUTO-SERVICE
Altmann + Hansen GmbH.
Spez. Porsche-Tuning u. Karosserie
Gebrauchte Porsche in allen Preislagen
Alle Modelle, z. T. erst wenige Wochen alt.
TÜV-frei, Inzahlungnahme, Finanzierung.
56 Wuppertal 1 Tel. (0202) 310711

911 E Targa, 2 l, techn. + opt. Ia, TÜV 77, VB 9500.—. T. 0 21 61/3 03 18. 51 157

An Liebhaber, 1302 LS Motor, VW-Porsche 914/4, 2 l, 10 000 km, Leichtmetallf., 185/70 Reifen neu, 4 Bilstein neu, Axialgebl., 4 Cibié, sämtl. VDO-Instr. u. alle erdenkl. Extr., alles TÜV eingetr., mit 2 J. TÜV, f. VB 11 800.—. T. 06 11/67 95 93 ab 19 Uhr. 51 158

PORSCHE MAGNER WUPPERTAL
Porsche Carrera, 1.73, 60 000 km, türkis-met. **Porsche Carrera,** 4.75, 9000 km, indisch-rot
Porsche Carrera, 3.75, 18 000 km, GP-weiß **Porsche Carrera,** 6.75, 12 000 km, indisch-rot
Unser Sportwagen-Angebot umfaßt zur Zeit 25 Fahrzeuge. Mit Garantie, TÜV-frei, Inzahlungnahme.
Bevor Sie sich entscheiden — rufen Sie uns an.
UELLENDAHLER STR. 245 TEL. (0202) 705070

Der Neue ist da!



Jahrgang 1976 mit noch mehr Informationen zu 1500 Autos aus aller Welt.

Der auto katalog:
- Die Autos der Welt in Wort und Bild
- Technische Daten von A bis Z
- Preise
- Steuer – Versicherungen – Betriebskosten
- Produktionen und Zulassungen
- Anhänge- und Dachlasten
- Ausrüstungen und Ausstattungen
- Adressenverzeichnis: Hersteller und Importeure
- Jeeps — Jeepies — Buggies

Der auto katalog:
Ein Leckerbissen für alle Autofans.
Jahr für Jahr eine komplette Marktübersicht, umfassend und interessant. Helfer und Berater für den Autofahrer. Unentbehrliches Nachschlagewerk für alle Fachleute in Industrie, Handel und Behörden.
Und: Der auto katalog 1976 erscheint zum unveränderten Verkaufspreis.
Sie erhalten ihn bei Ihrem Buch- und Zeitschriftenhändler.

Porsche VW-Porsche

911 E Sportomatic, 4.71, 65 000 km, in makellosem Bestzust., DM 10 500.—. Tel. 0 22 21/66 16 03. 51 159

Carrera, Bj. 74, 35 000 km, SD, Turbo-Front- u. Hecksp., 7+8 J-Felg., Cassettenrek., el. Fenst., ind.-rot, 33 000.— DM. Tel. **Schnauck 0 30/3 96 50 50.** 51 561

356 B Cabrio, 6.77, Bj. 63, Radio, zu verk., VB 1900.— DM. T. 0 83 47/3 49. 51 562

TURBO 5.75, 13 000 km, NP 71 000.— DM, silb.-met., makellos, DM 59 500.—. Tel. 0 71 52/4 17 34. 51 563 H

Porsche 911 T 70

1. Hd., 1a Garagenwagen, Radio, S-Ausstattung u. div. Zubehör, neu TÜV abgenommen. DM 8900.—, evtl. Finanzierung. T. 05 11/71 53 21. 51 564

Neuwertiges Faltdach u. Fahrgestellteile ab 18 Uhr. T. 0 68 94/3 43 37. 51 565

912 Bestzust., ATM, Extr., TÜV, VB 5000.— DM. Tel. 0 22 41/2 19 88, abds. 51 566

Porsche-Teile: 1 Heck-Sp. 75er m. G. 700.— DM, 1 Front-Sp. 73er 245.— DM, 1 Heck-Sp. 73er 295.— DM, 2 Alu-Felgen 7" m. R. 1100.—, div. Teile a. Anfr. P. Nowak, Tel. 06 11/30 31 47. 51 567

911 S Coupé, silbergrün, 2,7 Ltr., 12.74, 24 000 km, unfallfr., neuwertig, Sportomatic, heizb. Hecksch., Scheinwerfer-Reinigg., schwarz elox. Einfassung, Blaupunkt-Stereo-Bamb. DM 29 000.—. Tel. 0 23 61/6 30 81. 51 568

911 S Targa 2,4, 73, 31 500 km, TÜV 8.77, viel Zubehör, NP 36 500.— DM, Preis VB, Inzahlungnahme möglich. Tel. 02 03/72 38 15 od. 77 01 36. 51 569

911 T, Mod. 72, 2,4 Ltr., 68 000 km, S-Ausst., alle Extr., Bestzustand, VB 13 500.—. Tel. 0 24 61/74 40. 51 570

911 S Targa, EZ 11.74, gelb, Extras. Tel. 0 53 61/22 51 89, werkt. 8—16 Uhr. 51 571

Carrera RS 2,7, Bj. 73, 37 000 km, ESD, Radio, gr. Heckspoiler, 7 u. 8" Fg., DM 22 800.—. Tel. 0 61 88/53 54. 51 572

Porsche-Motor 2,2 Ltr., 55 000 km, DM 2400.—. T. 0 61 88/53 54. 51 573

SPORTWAGEN-CENTER · FULDA

Alfa 2000 GTV, 73, 1. Hd., weiß	9 900.—
E Targa, 2.2, 71, gelb, 1. Hd.	16 500.—
T Targa, 2,4, 72, grün, Sportom.	16 900.—
911, 75, 15 000 km, rot, neuwertig	29 900.—
911 Targa, 75, Jubiläumsmodell, 30 000 km, alle Extras	30 500.—
Carrera, 74, braun, 7 + 8"	31 000.—
911 Targa, 75, 15 000 km, orange	33 300.—

PORSCHE HÄNDLER **HANS KAHRMANN** Fulda, Kurfürstenstr. 15/17 Tel. 0661/8061

51 574 H

Porsche Carrera RS Targa, Bj. 6.74, NP 58 000.— DM, für 32 000.— DM + 11% MwSt. zu verk. 05 91/60 58, 8—17. 51 575

914, 2,0, Bj. 72, 86 000 km, grün-met., TÜV 5.77, Bestzust., VB 7800.— DM. Tel. 0 73 22/74 20, ab 18 Uhr. 51 576

Turbo-Heckspoiler m. Gum. 600.—; **Carr.**-Stoßstange, 73, v., 200.—; **3 L. RS**-Frontspoiler, 74, 400.—; 2 Federbeine 911, 350.—; HKZ 100.—. Telefon 0 61 29 / 80 61. 51 620

911 S, Coupé, 2,4, 72, grün-diamant, Motor 15 000 km, 5-Gg., Stereo, Spoiler, neue Reifen, Bestzust., v. Zubehör, DM 13 950.—. Tel. 02 21/52 26 37. 51 349

Targa 911 S, Bj. 8.73, 180 PS, 37 000 km, gelb, 5-Gang, Ciblé, Color, Schalens., 7", 18 300.—. T. 0 89/8 50 51 00. 51 348

Ex Schickentanz 911, Gr. 4, Leichtbauversion, 9", 235/60, Front-, Heckspoiler, Rennfahrwerk, etc., mit od. ohne Motor, alles TÜV eingetr. Tel. 0 70 22/58 19. 51 350

VW-Porsche 914, 2,0 l, Bj. 73, m. Stereo-Rec., 185/70 Reifen, 50 000 km, einwandfr. Zustand, für DM 11 000.—, zu verk. Tel. 0 76 51/74 95. 51 351

Porsche-Umbau, Form 75. Wir machen aus Ihrem Porsche einen Super-Porsche, 8 + 9 J. TÜV-Eintrag. Tel. 0 28 55/34 67. 51 352 H

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN SPOILER, STOSSTANGEN, UMBAU JEDE AUSF. T. 0 61 98/75 98.

51 429 H

Turbo, lachsdiamantmet., unfallfrei, Sperre, 12 000 km, zu verkaufen. Tel. 0 71 21/4 20 25. 51 353

Carrera/RS, 2. Wg., 40 000 km, Bj. 73, 245 PS, techn. u. opt. wie neu, Zubehör, ca. DM 35 000.—, f. DM 38 500.—, zu verk. Tel. bis 17 Uhr 07 61/7 20 13, ab 18 Uhr 0 76 41/17 71. 51 354 H

Carrera, 74, silb.-met., St.-Radio, el. SSD + Fenster, 28 000 km, So.-Ausst., sehr gepfl., VB 32 800.—. 07 91/73 54. 51 355

911-Motoren verk. Tel. 06 11/49 19 58. 51 473 H

PORSCHE 911 UNFALLWAGEN GESUCHT

Gebrauchtteile günstig abzugeben. Tel. 0 64 41/6 14 96 und 4 45 63

51 470

Ankauf sämtl. Porsche zu Höchstpreisen. Tel. 0 41 01/7 19 33. 51 449 H

90- und 75-PS-Motor zu verk., suche def. Motor. Tel. 06 11/49 19 58. 51 428 H

Porsche Export

Ich suche dringend gepfl. Porsche, evtl. auch ältere. Tel. 0 40/45 87 89. 51 425

Motoren, 356, 911 und Teile verk., suche Motore u. Wagen. Tel. 0 61 51/7 87 43. 51 424 H

Porsche Barank. T. 0 72 31/4 09 01

51 416 H

Renault

Wenn Scheibenbremsen quietschen, ist das kein Vergnügen. Auch nicht bei Ihrem Renault. PLASTILUBE hilft zuverlässig und dauerhaft. Fragen Sie Ihre Werkstatt oder die Alleinvertretung

Schillings & Co. GmbH,
708 Aalen, Schleifbrückenstraße 6,
Telefon 0 73 61 / 6 20 85

Rarität, Renault 4 CV (Cremeschnittchen), Bj. 60, TÜV 7.76, techn. 1a, opt. überholungsbed., mit div. Ersatzt., gegen Höchstgebot z. verk. Lotz, 6200 Wiesbaden, Herderstr. 10. 51 577

RENAULT. Verflixt, braucht denn keiner einen Elektriker? Andernfalls biete ich meinen Alpine 1600 S zum Verkauf an. Bj. 10.72, met.-blau, n. Lack, n. Auspuff, n. Batt., Rep.-Buch dtsch. Motor+Getriebe überh. DM 13 000.—. Elektro-Svensson, 0 40/6 53 64 43 u. ab 19 Uhr 6 73 15 34. 51 579

ALBERT-Umbausätze R 5, R 8/10/12, 75 bis 90 PS/Din

ALBERT-Nockenwellen, Wörgl, Österreich, Telefon 00 43 / 53 32 / 24 83

Renault Alpine 1300, Bj. 4.75, 8400 km, Überrollbügel, LM-Felg., DM 16 000.—. **Kowalewski, 0 30/3 06 50 50.** 51 578

Alpine aus deutschen Landen, **noch** preisgünstiger wie die sog. Direktimporte. Rufen Sie uns mal an — oder schreiben Sie kurz. PS GmbH. 7302 Nellingen, Uhlandstr. 74, 07 11/34 92 28. 51 580 H

Alpine 1600 SI, 8.74, 44 00 km, gelb-rot, v. Extr., DM 17 000.—. T. 07 21/69 15 56 od. 69 84 39. 51 622

Alpine 1600 SI, Bj. 74, 17 000 km, + 1 Satz Winterreifen auf Felgen, Bügel, Hosenträgergurten, DM 16 500.—. Tel. 07 31/7 03 54 (8—17 Uhr). 50 982

Guterh. **CARAVELLE** gesucht. René Sewald, 5413 Bendorf Sayntal 79. 51 169

Suche gebr. Renault Alpine 1300, auch mit leichten Unfallschäden. T. 0 23 61/6 85 18. 51 170

Alpine 1600 S, 4.73, 30 000 km. Tel. 0 75 64/22 73. 51 171

Alpine 1300, fabrikneu, noch nicht zugel., weit unter NP. Golkowski, Tel. 07 21/68 32 64. 51 356

Vk: Hardtop f. Carav. 11005 in weiß. A. Schäfer, 6407 Schlitz, Sudetenstr. 2. 51 357

Rallye-Nockenwelle, Fab. Albert AP 320, 320° Öffnungswinkel, Nockenhub 6,5 mm, neu, noch nicht gebraucht, NP DM 830.—, passend f. R 16, R 16 TS, Alpine 1600/SI à 310/i, meistbiet. zu vk. T. 02 81/216 03 u. 0 28 62/64 16. 51 358

Rennwagen

ALBERT SPORT-NOCKENWELLEN

für alle Autotypen, techn. Unterlagen verlangen
Wörgl/Österreich, Tel. 00 43 / 53 32 - 24 83

FV 1300, Stand 75, DM 6500.—. Tel. 0 22 21/22 33 17. 51 581

Opel Ascona 16 S, Gr. 1 Rundstrecke, rennfertig, 5300.—. Tel. 0 60 71/2 20 89. 51 582

TM-Fiat 128 C 1100, Gr. 1, schnellster protestsicherer Deutschl. zu verk. Tel. 0 92 27/4 69, 19 Uhr. 51 583

Porsche Carrera RSR, 3,0 Ltr., Werksauto, div. Felg., Reifen, Ersatzteile, VB 55 000.—. **Porsche 914/6 R** Motor, Max u. Moritz, div. Felgen, Reifen, Ersatzteile, VB 17 000.—. P. Nowak, Tel. 06 11/30 31 47. 51 584

Auto-, Rennwagentransporter u. Bausätze. Badura, 294 Wilhelmshaven 31. Telefon 0 44 21 / 3 17 12

Optimaler VW für Slalom-Berg zu verk., Renngetr. Trockensumpf, Slick u. Regen a. Alu, Bj. 75, NP 20 000.—, VB 8500.—. Nehme Serien-Pkw i. Z. Tel. 0 21 91/2 24 82. 51 585

KAIMANN FV 1300, Bj. 74, Spitzenfahrzeug, zu verkaufen. Tel. 0 72 51/1 49 44 oder 0 72 57/19 59. 51 586

4 Reifen 205 x 50 x 15 und 225 x 50 x 15 Pirelli P7 auf ATS-Felgen f. BMW oder Opel, neuwertig, DM 1100.—, 1 Gegensprechanlage (wie neu), DM 200.—. T. 07 31/7 03 54 (8—17 Uhr). 50 983

Leuven-Anhänger
4178 Kevelaer II-Kervenheim
Tel. 0 28 25 / 4 87

Deutschl. schnellster Ford Escort 1300, Bj. 74, Rohkarosse, neue Capri-H'-Achse m. Wattgest., 4 Scheibbr., innenbel., Lockheed-F 1, Bremss., ZF-5-Gg.-Getr., Bilstein-Fw., 2tlg. Kardanw., Cosworth-1300-BDH-Einspritz., 190 PS b. 10 000 U/min, gen.überholt, bei Dr. Schrick mit Diagram, 28 000.— DM, kompl. o. Motor allein, 11 000.— DM. Tel. 0 22 71/78 23 Berk. 50 984

Formel 3 GRD, Bj. 75, komp., zu vk., VB. Tel. 0 71 51/5 41 82. 50 985

Formel V 1300 Motul, Zöllner-Motor, Bj. 73, optim., schöner, zuverlässiger FV mit 2 Zöllner-Motore, Hänger u. sämtl. Zubehör, zu verk. Tel. 09 31/2 41 46 ab 19 Uhr. 50 986

TTS 13 Zoll kompl. od. E.-Teile. Tel. 0 81 31/21 98. 51 172

Porsche Carrera RSR, Bj. 75 (Schicketanz-Auto), 3 l., 350 PS, verkauft. Tebernum, T. 0 21 51/2 15 16. 50 987 H

Gr. 1 BMW 2002 tii, Alpina-Motor, Getriebe, Hi.-Achs., Fahrw., alles neu. T. 0 70 21/5 36 26, abends 18—19 Uhr. 50 988

Sportwagen Gruppe 7 LOLA, Chevrolet-Mot., 7,5 l, 650 PS, Hewland-Getriebe mit vielen Übersetzungen, 8-fach bereift, evtl. in Teilen, zu verk. Inzahlungnahme oder Tausch möglich. Tel. 0 89/85 12 53. 50 989 H

Escort RS — Gr. 1, 11.73, 140 PS, Bestzust., viel Zubehör, (speziell für Rallye-Einsatz), alles TÜV eingetragen, NP 20 000.—, zum Festpreis von 10 500.—, abzugeb. Tel. Braun, Köln, 02 21/5 74 71 od. 0 22 71/9 15 64. 51 173

Zöllner-Motor FV 1300, ex Rau, Firestone-Regen, Goodyear-Slicks. Tel. 0 62 21/8 53 90 od. 0 62 03/6 25 58. 51 174

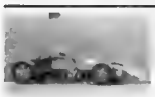
Verkaufe BMW 02 Hinterachse, 4.11; 75% SP gekühlt, inkl. Kühler u. Anschl./0 km, Bj. 75. Tel. 0 86 51/39 76. 51 175

Rennsportwagen, Eigenbau, Ende 40, a. BMW-328-Basis, ohne Getriebe, VB 6000.—. Angeb. unt. Chiffre A 23/51 359

BMW 1602, Gr. 2, DM 9500.—, zu verk. Tel. 02 41/1 43 68. 51 360

BMW 2002 tii, Bj. 72, Spitzenfahrzeug, 205 PS, 3 Achsen, 10 Zoll BBS-Felgen m. Slicks, zusätzl. 12 Reifen, Fahrzeug für Straße zugel., alles TÜV-eingetr., preisw zu verk. Inzahlungnahme mögl. T. 0 26 31/5 22 19. 51 361

Formel V 1300 Pahm Cars, Bj. 75, Formel V 1300, Fuchs Bj. 73, m. Hänger, Regenreif., Slicks u. Zubeh., wegen Aufgabe des Motorsports billig zu verk. Tel. 0 21 73/1 42 53. 51 362



Opt. Vau 1300, Stand 75, neuer-KLEIN-Motor, sof. einsatzbereit. Suche Super V od. Gruppe 7. Tel. 02 02/64 02 67 (ab 20 h 78 03 59). 51 363

F 3 GRD 373/4, neu 2 l-Motor, Ersatzteile, usw., DM 25 000.—, FF-Hawke, rennfertig, Ersatzteile usw., 13 500.— DM, Ford Diesel Rennwagen-Transporter 2 x Formel-Wagen. GT. Greer, b. Dewell, 6201 Bremthal, Steinweg 9A. 51 364

BMW 2002, Gr. 2, 1 J. alt, m. all. Verbesseg. nach Anhang J. Starker, zuverl. Vergasermot., opt. Fahrw. (auch in Einzelt.), preisw. zu verk., Fahrzg. v. Int. R 5-Pokal wird in Zahlg. gen. W. Luft, 6313 Hombrg, T. 0 66 33/3 55. 51 365

Dunlop-Racing-Reifen, billigst, 290/575—15. K. Ruhrmann, Camberg. Tel. 0 64 34/60 95, ab 19 Uhr 0 64 34/71 43. 51 366 H

Rolls-Royce

GROSSAUSWAHL
gepflegter RR- und Bentley-Modelle, jetzt mit Camargue
AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1

51 444

R.-R. Silver Shadow, Bj. 1969, 100 000 km, Klimaanlage, Kassettenradio, el. Fensterheber etc., techn. Generalüberholung bei Rolls-Royce England im Mai 75. Preis 36 000.— zzgl. MwSt. Tel. 0 43 63/20 25; Privat: 0 43 62/15 30. 51 587

ROLLS-ROYCE
Vertragshändler · Service · Verkauf
AUTOHAUS STRACHE
62 Wiesbaden · Mainzer Str. 174
Telefon 0 61 21 / 76 16 78

Rolls-Royce & Bentley

1956 Bentley S. I., Bestzustand, generalüberholt, in gutem Vorbesitz. Einer unserer vielen Rolls-Royce und Bentley (1914–1964) zum Verkauf. 10 000.– DM. Verlangen Sie kostenlose Liste. Scott-Moncrieff, Leek, Staffs., England. Telegramme: „Buntycars, Leek, Staffs".

Silver Cloud III, Bj. 63, 1. Zollzulassg. 7.75, 1a Zustand. T. 02 11/50 16 05. 51 588 H

R.-R. Silver Cloud III, techn. u. opt. neuwert. Zust., von Sammler abzugeben, silber m. schwarz, Leder grau u. alle Extras, TÜV 77, VB DM 25 500.—. Tel. 02 21/21 84 58 od. 58 19 99. 51 589

Rolls-Royce, Bj. 35, schwarz-graumet., Hooper-boody-Karosserie. Einmalig schöne **Innenausstattung (Barock),** Motor generalüberholt, 6000 km, techn. u. opt. einwandfrei. Verkauf geg. Höchstgebot! Tel. 0 78 32/20 78. 51 371

RR Silver-Cloud III, techn. und opt. neuwert. Zust. von Sammler abzugeben, silber m. schwarz, Leder grau u. alle Extras, TÜV 77, VB DM 25 500.—. Tel. 02 21/21 84 58 od. 58 19 99. 50 992

Silver-Shadow 1970 od. Silver-Cloud III, TÜV 77, preisg. Inzahlg. mögl. T. 0 87 05/4 06 od. 08 71/7 34 45. 51 176

RR Bentley/S II, Okt. 62, TÜV 7.77, neu verchromt u. lack. m.-rot, Bremsen u. Motor gen.-überh. 9.75 von RR-Fachm., Ersatzt., DM 13 400.—, nachw., für 32 000.– zu verk. Tel. 0 21 22/5 02 29. 51 177

Rolls-Royce kauft. Tel. 0 72 31/4 09 01. 51 415 H

Rover

RANGE + LAND-ROVER ca. 20 Stück
Allrad-Schmitt, Würzburg, Tel. 09 31/5 13 83

RANGE ROVER, fabrikneu, Servo-Lenk., Colorglas, Velourpolster, Kopfstütz., Radio, Abgasentgift., Rechtsl., Listenpr. ü. DM 34 000.—, f. 29 500.— DM z. vk. Tel. 0 62 32/3 22 56. 51 590

Rover 2000 SC, Bj. 66, ATM 12 000 km, fahrbereit, DM 1000.– VB. Tel. 07 21/4 12 47 od. 40 48 24. 51 591

Expeditions-Land-Rover-Wohnauto, 1975, Vorführwagen, 3500 km, Typ 109, 4-Zyl.-Motor, Hubdach, Betten etc., DM 22 000.—. Schumacher, Bremgartner Str. 6, CH-Zürich, T. 66 15 51. 51 619 H

Land-Rover mit def. Motor preisgünstig zu verk., Geländebereifung, neues Lederverd., TÜV 6.76, Angeb. bitte an Motorsportclub Wieslauftal e. V., 7062 Rudersberg, Alt. Rathausplatz 4. 51 178

British Car Centre H
Rover-Gebrauchtteile zu verkauf. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

Land-Rover 109 Hardtop m. Plane, Rechtslenker, Benzin, generalüberholt, TÜV 7.77, aus 1. Hd., 15 000.— DM. Tel. 0 62 45/85 15. 51 179

Land-Rover 88, Bj. 69, Bestzust. TÜV frei, viel Zubehör, VB DM 10 000.—. Tel. 02 21/7 12 19 03. 50 990

Range Rover, grün, 74, 25 000 km, viele Extras, für DM 20 500.—. Tel. 04 21/25 46 70 ab 18 Uhr. 50 991

Range Rover von Privat zu verkaufen, grün, 14 000 km, Bj. 7.74, DM 26 000.—. Anfr. an: Alex. v. Essen, 7570 Baden-Baden. Tel. 0 72 21/2 94 33. 51 367 H

Land-Rover 109 Hardtop zu verkaufen. Tel. 0 89/19 22 75 od. 0 81 71/7 84 77. 51 368

109 Station 65, ATM/G, Zubehör u. Ersatzt., VB 12 000.—. T. 02 21/49 23 66. 51 369

RANGE Rover, fabrikneu, sof. abzugeb., Finanz. mögl. T. 0 72 54/10 81. 51 427

Land-Rover 109 Station, 9-Sitzer m. Pkw- + Lkw-Anh.-Kpplg., zu verk. T. 0 23 03/1 22 56 ab 18 Uhr. 51 370

Saab

Saab 96, Motorschaden, verkauft Tel. 0 21 72/5 86 96. 51 592

Simca

Simca Bagheera, Bj. 74, 30 000 km, unfallfrei, nur DM 8500.—. Tel. 07 11/29 13 24/22 49 73 gew. 51 593 H

Bagheera, 20 000 km, gelb, zu verk. Fin. u. Inzahl. mögl. T. 0 65 61/38 60. 51 180

Simca 1200 S, Bj. 71, Frontscheibe defekt, 4 Konis (gelb), Vergaseranlage, Weitstrahler, 3 Mon. alt, Autom. Radio, Hosenträgergurt, Motor topfit, VB DM 1150.—. W. Albe, 3201 Asel, Naumburger Str. 19. 51 181

Suche Rallye 2-Karosserie oder R 2 mit Motor-/Getriebeschaden. Tel. 0 97 21/8 64 46 abends. 50 993

Simca 1000 Rallye I, Bj. 72, 1. Hd., nur DM 3450.—. Ford-AHG, 401 Hilden. Tel. 0 21 03/6 40 42. 50 994 H

Verk. sämtl. Teile v. Simca Rallye II u. Heiden-Mot., 95 PS, sowie 1 Anh., 1200 kg. T. 0 66 28/4 19. 51 372

Sportfahrer-Lehrgänge

Verkehrssicherheits- und Motorsportzentrum im HOCKENHEIM-RING e.V.
Die hohe Schule am Lenkrad
Kurse und Hobby-Urlaub für Alltags-, Sport- und Rallyefahrer
Sicherheitstraining – Hockenheim-Ring exklusiv
6832 Hockenheim Postf. Tel. 0 62 05-40 61

Sportwagen

Lamborghini Countach, 7000 km schwarz, cognacfarbene Lederausstattung, Klima-Anl., Stereo-Radio-Cassetten-Anlage, verbreiterte Campagnolo-Felgen (hinten), Pirelli-Spezial-Bereifung 2.45-VR 70, inkl. einem Satz Winterspezialmischungs-Reifen. 1. Hand, TÜV, werkgepflegt, NP DM 118 000.— abzüglich 25% Nachlaß sofort abzugeben. Lamborghini Espada oder Mercedes wird in Zahlung genommen. Tel. 0 61 74/35 91. 51 594

Sunbeam Tiger mit Ford-Cobra-Maschine, 320 PS, null km, mit vielen Extras u. Besonderheiten. Der Wagen wird nur wegen materiellen Erwägungen verkauft. Näheres beim Restaurator persönlich (Spez.-Sportwagenwerkstatt). **Tel. 0 61 90/22 92.** 51 626

Toyota

Suche Toyota-Unfallwagen, alle Modelle. Tel. 06 31/6 49 75 und 6 10 17.

Verkaufe 4 LMA TS Felgen neu für Toyota Corolla Coupé 1200 für DM 200.—. Iven, 516 Düren, Weierstr. 10. 51 595

Corolla MK II, 73/74, met., TÜV 9.77, VB DM 6600.—. T. 0 22 32/2 37 66. 51 183

Suche Toyota Corolla Coupé m. def. Motor od. Getr. T. 0 72 23/7 32 82. 51 184

MOTORBUCH Information

DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

Der neue ams-Kalender 1976

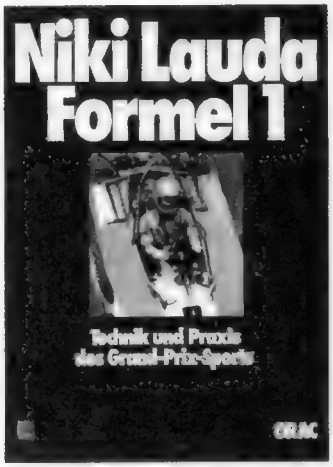
Die aktuellsten und erregendsten Fotos der Rennsaison 1975

Dieser bei allen Motorsportfreunden beliebte Kalender ist ab sofort lieferbar! Wie in jedem Jahr bringt dieser Kalender wieder hochaktuelle Fotos in brillanten Farben aus der letzten Saison. In Motivauswahl und Drucktechnik läßt dieser Kalender keine Wünsche offen. Sichern Sie sich rechtzeitig Ihr persönliches Exemplar und bestellen Sie am besten noch heute die heiße Motorsportatmosphäre für das kommende Jahr!

13 vierfarbige Kunstdruckblätter im Großformat 55 x 29 cm DM 18,–

Niki Lauda – Formel 1

Technik und Praxis des Grand Prix-Sports



Aus den Gedanken, die Technik zum Leben zu bringen, ist zwangsläufig das Berufsbild des Formel 1-Piloten geworden. Wie geht die Arbeit in dieser Branche vor sich? Erst die Kenntnis des technischen Backgrounds läßt viele Szenen, die vor dem Fernsehschirm kaum (oder nur falsch) erklärlich sind, verständlich werden.

Man weiß, wie sehr der technische Intellekt Niki Laudas an seinen Erfolgen mitbeteiligt ist. Er ist daher der ideale Mann, um ein Standardwerk über die technischen Hintergründe und Zusammenhänge seines Sports zu schreiben.

Dieses Buch ist keine Helden-Saga, es ist kein Buch über Niki Lauda, sondern die Erklärung seines Berufslebens. Lauda hatte das Gefühl, es müßte für alle Motorsportfreunde, die immer hörten „Wir haben mehr Flügel gegeben und weniger Vorspur, wir haben dies getestet und jenes . . .", interessant sein, einmal ganz genau zu erfahren, was hinter dem ganzen technischen Kram steckt.

256 Seiten, reich bebildert, 16 Seiten vierfarbig, Leinen, DM 38,–

Sie erhalten diese Bücher in jeder guten Buchhandlung, beim Auto-Zubehörhandel, den Buchabteilungen der Kaufhäuser oder mit nachstehendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von „Motorbuch Stuttgart". Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten, bestellen Sie bitte auf einer einfachen Postkarte bei

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370
DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370 · Tel. 64 20 31

Versandkosten Deutschland: Ab DM 48,– portofrei. Versandkosten europ. Ausland: DM 5,50 (nur Nachnahmeversand). Bitte liefern Sie mir sofort:

..... Exemplar(e) ams-Kalender 1976 DM 18,–
Exemplar(e) Niki Lauda · Formel 1 DM 38,–

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Absender:

AMS 32/76

Eigentumsvorbehalt gem. § 455 BGB · Erfüllungsort u. Gerichtsstand Stuttgart

Triumph

British Car Centre H
Triumph-Gebrauchtteile zu verk. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

GT 6 MK III geg. bar ges. Zuschr. unt. Chiffre A 23/51 596

TR 6, Bj. 73, 143 PS, Overdr., guter Zustand Überb. 8700.—. T. 0 70 54/4 80. 50 995

Triumph GT 6 MK II, Bj. 71, 61 000 km, TÜV 77. Fiedler, Braunschweig, 3301 Bevenrode, Im Heerfeld I. 50 996

Einmalig! TR 6, 5.74, 32 000 km, neue Reifen, Zubehör, wie neu. 10 500.— DM. Tel. 06 51/4 95 60. 50 997

Hardtops zu verk. Tel. 02 41/7 57 76. 50 998

TR 6 PI, 143 PS, Overdrive, Bj. 74, 30 000 km, Sonderlackierung schwarz/gold, Stereo-Cass.-Radio, Preis VB. T. 05 21/10 25 16 von 9—11 Uhr. 50 999

Sd-Überrollbügel, Tel. 02 21 / 23 17 12

Hardtop für TR 6 gesucht. Tel. 02 01/59 24 64. 51 185

TVR 2500, Bj. 72, blau, sg. Zustand, Inzahlungn. mögl. VB 6450.—. Gabler, 06 31/5 22 68. 51 186

GT 6-Mot. DM 850.—, Getr. DM 350.—, Kühler etc. zu verk. 0 41 01/6 24 33. 51 187

Werkstatthandbuch TR 3 m. Overdr. ges. dringend, auch Kopie. P. Fischer, 3406 Bovenden 1, Rauschenwasser 45. 51 188

Gebrauchtteile
Tel. 0 29 43/25 86. 51 468 H

Spitfire MK 4 günstig. 0 29 43/25 86. 51 189 H

Triumph-Ersatzteile, Unfallwag. ges. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581—611. 51 190 H

Hardtop TR 6, schwarz, neuw., 690.— DM. Tel. 09 11/33 22 21. 51 191

Wir wühlen nach alten und neuen Engländern, Verkauf von Ersatzteilen. Tel. 0 72 61/41 52. 51 374 H

Gebrauchtteile verkauft, Unfallwagen sucht. Tel. 0 28 53/35 50. 51 375 H

TR 6, Bj. 71, TÜV 76, 80 000 km, DM 5500.—. T. 0 26 71/13 09. 51 376

PR 3 zu verkaufen. T. 02 11/49 38 25. 51 377

Spitfire MK IV, Bj. 7.73, 25 000 km, Bestzustand, DM 5500.—. T. 0 61 96/4 55 16. 51 378

Unfallwagen gesucht!
Tel. 0 29 43/25 86. 51 467 H

Minipreise für gebrauchte Teile. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 51 466 H

TR 3-6-Teile zu verk. T. 06 11/58 55 66. 51 460 H

TVR

TVR-Deutschland
645 Hanau 9, BBC-Straße 23,
Telefon 0 61 81/5 82 84 + 5 29 59

Veteranen

Veteranen restauriert:
B. J. Dräger,
6626 Bous, Derlerstraße 124

Citroen 11 BL, Bj. 56, s. gt. Zust., DM 5400.—. Zuschr. u. Chiffre A 23/50 865

170 VA/38 Cabriolim., unrest., DM 3850.—; 170 VA/50 m. D.-Mot., TÜV 5.77, DM 4600.—; 11 CV/55, Kuppl def., DM 2650.—; Opel Olympia/52, Mot. def., DM 850.—. Tel. 0 29 22/41 42. 51 598

Alfa Julia Spider, 2 J. TÜV, ganz rest., Radio, sehr gut. Zust., geg. Höchstangebot zu verk. T. 0 82 51/33 98. 51 599

Citroen 11 BL, Bj. 50, TÜV 7.77, wie neu, DM 5000.—. T. 02 41/50 67 22 abds. 51 600

Wir helfen Behinderten: Helfen Sie uns helfen!

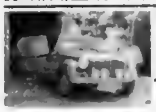
Weihnachtskarten & Geschenkartikel 1975

Verkauf zu Gunsten der Bundesarbeitsgemeinschaft Hilfe für Behinderte e.V.

An BAG – 4 Düsseldorf, Kirchfeldstr. 149
Bitte, senden Sie mir kostenlos und unverbindlich Ihren Katalog zu.

Name _____
Ort _____
Straße _____

VW Schwimmwagen, total restauriert, Bj. 41, 1a Originalzustand + Ersatzt. **Rolls-Royce** 20/25, Bj. 35, Barker Saloon, im Originalzustand, fahrbereit. Beide an Meistbietenden. Tel. CH-00 41/71/22 15 49 Hr. Engel. 51 614



Slata Spring Oldtimer, Bj. 68, TÜV 5.77, gelb, Extr. + Zubeh. DM 2500.—. T. 0 86 21/8 62 21 Mo. bis Fr. 51 597

Suche Veteranen Bj. bis 1950, auch nicht restauriert, Foto u. Preis. R. Burger, 6382 Kirchdorf/T., Österreich. 51 617

Mercedes 170 V, Cabrio, Bj. 39, ausgezeich. opt. + techn. Zust., gegen Höchstgeb. abzugeb. T. 07 11/74 99 64. 51 383

Oldtimerrestaurierung
Meisterbetrieb führt sämtl. Autosattlerarbeiten durch. Tel. Voranmeldung erw. Fa. Nirk, 7500 Karlsruhe, Haid- u. Neustr. 36a, Tel. 07 21/69 73 40. 51 621 H

35 OLDTIMER UND VETERANEN Bj. 1905—1955 zu verkaufen.
Fordern Sie Angebot von
Jeans Saloon, F — 81 100 Castres
rue Frédéric Thoma 23
Tel. (00 33 63) 59 48 24. 51 379

Rarität: Jaguar Standard Swallow one Coupé 2+2, 3,5 Ltr., 6 Zyl., 1933, VB 22 000.— CISIFALTA 1946 Monoposto, rennfertiger Zust. VB 42 000.— DM. Chiffre A 23/51 391

Opel P 4 gesucht. T. 0 50 42/32 51. 51 381

11 BL 1956, TÜV. T. 0 30/4 93 58 67. 51 382

Ford-Eifel, Bj. 33, unrestauriert, wegen Platzmangel abzugeben. Standort Lauterstein 1, Gartenstr. 1, Tel. 0 73 32/53 07. 51 384

Opel Blitz 1949, einmal. Polizeifahrz. im Originalzust., TÜV, wie neu, Gesamt-km 19 000. T. 07 11/87 59 20. 51 385

11 CV, Bj. 53, 2 J. TÜV, totalrestauriert, Mot. gen.-überholt, aus 1. Hand, VB DM 6500.—. Tel. 0 52 31/2 94 15. 51 601

Mehrere Citroen 11 CV u. 15 CV Six, 1938—1953, guter fahrbarer Orig.-Zustand, preiswert zu verk. Echte Gelegenheit für Liebhaber, Clubs u. ggf. Wiederverkäufer. Chiffre A 23/51 613

Verk. **Citroen 11 B,** 15/6 Zyl., 15/6 Hydr., B 12 1926 Torpedo, 11 BL, Anfrag. Schrift HENRICH, Pierre, 2 rue du Fondeur, F-67 300 Schiltigheim b. Straßburg. 50 108

1938 Wanderer, 1938 Kapitän, 1928 Essex zu verk. T. 07 31/6 27 90. 51 002

Original VW-Schwimmwagen-Ersatzteile zu verkaufen. Chiffre A 23/51 003

Adler-Cabrio, 36, in Bestzust. 52 000 km, 1. Hd., TÜV zugel., DM 13 500.— VB. Tel. 04 31/33 51 40 nach 18 Uhr. 51 386

Verk. „Rosengart", Bj. 28, Cabrio, bis auf Polsterung u. Dach restauriert. H. Braun, 7604 Urloffen, Frauenweg 6. 51 387

BUGATTI 57, Kompressor 1938, 2 Türen-Cabriolet m. Spitzheck, Totalrestauration und nunmehr im Neuzust., DM 69 000.—. Schumacher, CH-8003 Zürich, Bremgartner Str. 6. 51 618 H

VW, Bj. 55, TÜV. Tel. 0 44 53/21 03. 51 388

11 CV u. 15 CV Ersatzt. T. 06 81/4 93 50. 51 390

Citroen 11 B Normale, 53, TÜV 77, Bestzust., VB DM 6500.—. Inzahlungn. mögl. Gerd Stettner, 2849 Halter Nr. 35. 51 380

Verk. Feuerw. DB-L 1500 S, Bj. 43, Angeb. u. Chiffre A 23/51 392

Opel 1,2 l, Bj. 33, Cabrio-Lim., Org. Lack, fahrbereit, + 2. Motor, Getr. Tel. 0 86 77/45 23. 51 000

BMW 3/15 „Dixi" Sonnenschein-Lim., fahrbereit. Tel. 0 86 77/45 23. 51 001

MB 170 D, Bj. 51, TÜV 7.77, preiswert abzugeben. Tel. 0 23 31/6 34 89. 51 004

Kettenkrad, Bj. ca. 1942, mit Tarnscheinwerfer u. Nachtmarschgerät, Anlaßkraftstoffanl. und Batterievorwärmern zu verk. VB 7500.— Zuschr. unt. Chiffre A 23/51 005

Suche Mercedes 170 oder Citroen 11 CV in gutem Zustand mit TÜV. U. Hollich, 7411 Rommelsbach, Lindenstraße 12. 51 006

VW, Bj. 52, 70 000 km, TÜV 5.76, zu verk. Tel. 0 91 82/3 86 bis 17 Uhr. 51 007

Citroen „Rosali", Bj. 35, Originalzust., billig. Tel. 02 09/39 98 74. 51 389

BMW-Dixi 2 Sitz. Sport, 1929, 1a, Mercedes 170 SA 2 Sitz; 1950 1a Mercedes 300 SE Coupé; 1966 1. Hd. Motorrad Kawasaki 900, 3800 km, verk. F. Prahl, 4994 Preuss. Oldendorf, Waldstr. 3, Tel. 0 57 42/30 31. 51 008

Schwimmwagen GAZ 46, Bj. 1952, restaur., zu verk. Chiffre A 23/51 009

170 DS, TÜV 10.76, opt. + techn. gut, DM 4500.—. Tel. 0 61 72/4 28 22. 51 192

Chevrolet 1920, Indian 1928 u. andere zu verkaufen. Tel. 07 31/6 27 90. 51 193

ELTRAC digitale elektronische Handstoppuhr

DM 298,- + MWST.

ELTRAC-Electronic Rudolf Wolters
406 Viersen 1, Heimbachstr. 15, Postfach 10 07 72
Tel. 0 21 62 / 1 70 53, Telex 08 518 782 elt d
Bitte Prospekt anfordern.

Krad Zündapp KS 601, Bj. 53, TÜV frei, in opt. u. techn. 90%igem Zust., geg. Gebot. Tel. Lev. 0 21 72/5 31 76. 51 194

Opel Olympia 51, 2 J. TÜV, techn. gut, VB DM 3000.—. T. 05 51/6 74 78. 51 195

VW 49 verk. T. 0 89/1 50 47 50. 51 196

SALMSON S 4, Bj. 1938/39, sehr wenig gelaufen, Fahrzeug vollständig original, in gutem Zustand, sofort zu verkaufen. Tel. 02 71/38 76 98. 51 197

Opel Kapitän 1939, wie neu, 85 000 km, 1. Besitzer, DM 10 000.— od. Angebot an Möller, Lynghöjvej 17, DK 3540 Lynge. 50 107

Veteranen Barankauf. T. 0 72 31/4 09 01 51 410 H

Citroen 11 CV-N, TÜV 2 J., innen sehr gut, techn. einwandfrei, DM 5000.—. Penno, 59 Siegen 1, Brüderweg 60. 51 198

VW-Kübelwagenfahrer! Fertige Originalkarosserie-Ersatzt. Prospekt anfordern! T. 07 91/32 51 nach 20 Uhr. 51 200

VW Schwimmer, 1943, teilrest., kpl. + Ersatzt., VW-Kübel, 1944, Zust. 1a, VW Kübel 1944, teilrest. + Ersatzt., geg. Gebot. T. 07 91/32 51 abds. od. Chiffre A 23/51 199

Citroen 11 BL Gangsterwagen, Bj. 57, TÜV 77, 70 000 km, VB DM 6000.—. Schwab, T. 06 21/45 13 62, 8—16 Uhr. 51 201

Citroen 15 CV/6, TÜV, neu restauriert, gegen Gebot, nicht unter 11 500.— DM zu verk. Zuschr. unter Chiffre A 23/51 202

BMW-Dixi, 1a rest., TÜV, DM 8000.—. Tel. 0 22 21/35 82 39. 51 203

Volvo

Ständig günstige gebrauchte VOLVO
VOLVO-Vertragshändler 0 64 31 / 86 11

Volvo P 1800 Coupé, Mod. 71, Mot. 15 000 km, ges. 95 000, Bestzust., TÜV 77, div. Extr., DM 9900.—. Zuschr. unt. Chiffre A 23/51 602

Suche Volvo 1800 ES Coupé, ab Bj. 67, Chiffre A 23/51 010

Suche ab sofort Volvo P 1800 ES bis Bj. 73, nur gepfl. Fahrz. in opt. u. techn. einwandfr. Zust., sof. Barzahl. Preis VS. Chiffre A 23/51 011

Buckel PV 544 Sport B 18 od. B 16 etc. o. ä. sof. zu kaufen gesucht. Barzahlung! Angeb. Tel. 0 57 21/35 38. Hole Wagen aus gesamter BRD. 51 012

122 S, Bj. 70, weiß, Bestzust., viele Extras. T. ab 17 Uhr 02 21/74 68 47. 51 013

Volvo 164 E Automatic, Bj. 73, 50 000 km, SSD, echte Ledersitze, hervorragender Pflegezustand, DM 14 800.— inkl. MwSt. verk. T. 0 98 31/26 41. 51 014 H

Sämtliche Teile v. PV 544, 122 S! Burkart, 8 Mü. 50, Allacher Str. 210. 51 204

Suche Overdrive. A. Maier, 7000 Stuttgart 50, Wilnaer Str. 12. 51 205

Suche 1800 ES. T. 0 22 21/28 37 44. 51 206

P 1800 ES, rot, Bj. 9.72, 55 000 km, Bestzust. DM 17 200.—. 02 11/35 99 70. 51 393

Volvo 122 S GT, 74 000 km, 2türig, Bj. 69, Lederpolster, neu bereift, techn. + optisch perfekt, 100 PS, verk. für DM 5000.— o. MwSt. P. Maeschig, Tel. 02 11/44 29 34 (Sa./So.) oder 02 11/6 21 92 93 (Mo.—Fr. 9—17 Uhr). 51 394

VW

VW 1302 S Gruppe 2, 5-Gang, standfester Spitzenmotor ab Saisonfinale 29./30. 11. 75 zu verkaufen. Einsätze 1975: 19x Berg, 1x Rundstrecke, 3x Slalom, alles ohne Ausfälle. Braun, Tel. 0 61 21/42 39 63. 51 603

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr / 20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-genehmigt. Sofort lieferbar für VW Käfer 1200 bis 1600.
SEBRING GmbH, 6301 Heuchelheim 1, Box 25 a

VW-Porsche-Spezial-Käfer, 75 PS, alle Extras, alles TÜV, 1a Zustand, Festpreis DM 3500.—. T. 0 89/3 15 46 49. 51 604

Suche f. 1302 Motor bis 75 PS, evtl. pass. Getr. Wolfgang Köhler, 7947 Mengen, Breslauer Str. 18. 51 395

185/70 SR 15
PIRELLI CN 54 Stahl DM 98,–
Tel. 0 27 22/74 62

Scirocco TS, 85 PS, Bj. 74, 22 500 km, palma-met., Alu-Felg., 4 M+S Haftreifen, Bamberg CR Stereo, VB DM 10 000.—. Fr. Müller, 3457 Eschershausen, Bruchweg 3. 51 396

Sd-Überrollbügel, Tel. 02 21 / 23 17 12

Suche Golf LS Unfallw. 0 74 63/2 50. 51 207

GOLF Kotflügelverbreiterung
Frontspoiler, 6" Alufelgen
Alle Teile mit TÜV-Gutachten.
Kotflügel-Verbreiterungen in zwei Straßenversionen mit integriertem Frontspoiler. — Frontspoiler für Seriengolf. — 6 x 13 Alu-Felgen, ATS, für Reifen 185/70 x 13.
Auch schon lieferbar: **Rennverbreiterung** Gruppe II Ausf. 76
Katalog gegen DM 3,— in Briefm. anford.
Vertrieb Norddeutschland:
Zender — Rennsportteile, 54 Koblenz-Lützel, Feldstr. 3, Tel.: (02 61) 8 55 02
Vertrieb Süddeutschland:
HEZ, 6050 Offenbach 1, Bieberer Str. 25, Tel.: (06 11) 81 38 38

Tausch

Tausche gebr. Alfa Romeo 1300 GTJ, 3 Jahre alt, gegen gebr. Renault Alpine 1300. T. 0 23 61/6 85 18. 51 182

Camping Wassersport

Notverkauf! Etwas f. Kenner. Reisemobil DB 406 Fahrzg., Bj. 70, Innenausb. neu m. Waschr., el. Wasserversorg., Heizg., Kühlschr., Stereoanl. + Abwass.-Tank. Das Fahrzg. ist winterf., TÜV neu abgenom., neu. Lack zwei Farb., f. 6 Pers., optisch u. techn. überh. u. danach noch unbenutzt. DM 19 000.—. T. 0 23 04/1 61 29 von Mo. bis Fr. 8—19 Uhr. 50 909

Neuw. Gelegenheit Opel-Bendix Wohnmobil, Bj. 75, nur 3000 km, 1. Hd., viel Sonderzubehör, vk. Priv. umsth. unter NP. f. nur 26 900.— DM VB. Tel. 0 72 31/10 24 30 ab 20 Uhr. u. Sa. u. So. ganztägig. 51 078

Zu verkaufen: GMC-MOTOR-Home. 26 feet, Konstruktionsjahr 1975, 6 Schlafplätze, nur 15 000 km gefahren und noch mit Garantie GMC. Zu DM 100 000.—. Umtausch mögl. gegen Veteranen großer Klasse wie Mercedes, Maybach, Horch, Rolls-Royce etc. Angebote an Michel Roquet, Motel de Founex, 1297 FOUNEX/Schweiz. 51 612

Wenn Sie zu den schnellen VW-Fahrern gehören, so empfehlen wir Ihnen den Spezialband „VW 1200/1300/1302/1302 S/1303/1303 S", Sonderband der Reihe „Jetzt helfe ich mir selbst", mit 228 Seiten, 147 Fotos und Schemazeichnungen, glanzkaschiert. DM 18,–. Damit können Sie ihrem VW zu eigener „Persönlichkeit" verhelfen. Sie können ihn leistungsmäßig von anderen abheben. Wie Sie das am besten machen, verraten Ihnen Dipl.-Ing. Gert Hack und Dipl.-Ing. Dieter Korp. Sie zeigen Ihnen vielfältige Tricks und Kniffe, mit denen Sie mehr PS freimachen können. Das schafft Überlegenheit, das bereichert Ihr VW-Wissen! Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Aus dem Erfahrungsschatz aktiver Sportfahrer vermittelt Ihnen hier Wolfgang Rausch allerlei Tricks und Hilfsmittel zum perfekten Fahren. In seinem Buch „Hohe Schule des Fahrens" zeigt der Autor, daß diese Kunst keineswegs „schwarze Magie" ist, sondern die extreme Ausnutzung der physikalischen Gesetze. Hier werden sie Ihnen auf leichte Weise nahegebracht. Vor allem aber: Die Beherrschung der „Hohen Schule des Fahrens" ist nicht nur die Voraussetzung für Erfolge im Motorsport, sondern Überlebenshilfe in Notsituationen, in die auch der vorsichtige Fahrer geraten kann. 184 Seiten, 66 Abb., Leinen, DM 18,–. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder direkt von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Verschiedenes

300.— DM biete ich für „DAS AUTO" von 1946—1950 kpl. u. 15.— DM pro AMS: 1952/8—53/9 u. 60/2. Chiffre A 23/51 398

Alu-Verchromen von Autoteilen führt aus:
WAGENER + WESSOLLEK
4650 Gelsenkirchen
Wiehagenstr. 131
Telefon 02 09/20 64 21. 51 399

Das Auto 1946—62, AMS 1963—74, Christophorus 113 Hefte + Prospekte abzugeb. Zuschriften unt. Chiffre A 23/51 606

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN FRONT- UND HECKSPOILER FÜR VW, BMW, FORD. 0 61 98 / 75 98.
51 469 H

2,4 Liter T-Motor, 130 PS, kpl., für DM 1600.—, u. 4 LM-Felgen f. DM 400.— zu verkaufen. T. 0 25 31/28 24. 51 608

Verkaufen. Suchen. Tauschen – schnell und erfolgreich.

In Deutschlands größtem Automarkt. Sie erreichen hier mit einer privaten Kleinanzeige über 3 Mio. Autofahrer.

Berechnungsbeispiele für private Gelegenheitsanzeigen:

1 Zeile =	3 mm DM 18,90	5 Zeilen =	12 mm DM 75,60
2 Zeilen =	5 mm DM 31,50	6 Zeilen =	15 mm DM 94,50
3 Zeilen =	7 mm DM 44,10	7 Zeilen =	17 mm DM 107,10
4 Zeilen =	10 mm DM 63,––	8 Zeilen =	20 mm DM 126,––

Anzeigen-Bestellschein für eine Privatanzeige

Bitte in Druckschrift und mit Kugelschreiber ausfüllen. (Pro Buchstabe, Satzzeichen und Wortzwischenraum ein Kästchen)
Motor-Presse Stuttgart, 7 Stuttgart 1, Postfach 1042, Tel.: 0711/21 42–2 58 / 2 62

Diese Anzeige soll ab der nächstmöglichen Ausgabe unter der Rubrik _____

insgesamt _____ mal unverändert erscheinen.

Kosten: DM 6,30 inkl. MWSt. für 1 mm Höhe bei 43 mm Breite. (1 Druckzeile = 3 mm Höhe). Bei Chiffre Anzeigen erhöht sich der Preis um DM 5,– inkl. Porto und MWSt.

Anzeigentext:

Die Anzeige soll: (Bitte nur eine der 3 Möglichkeiten ankreuzen)
☐ mit folgender Anschrift ☐ nur mit meiner Tel.-Nummer ☐ unter Chiffre erscheinen.

Name/Vorname

PLZ **Ort**

Straße/Nr.

Rechtsverb. Unterschrift

Datum ams 23

Verschiedenes

4 superbreite Reifen auf 4 Leichtmetallfelgen

Kleber GTS-Reifen auf ATS Alu-Felgen, montiert, gewuchtet, mit TÜV-Gutachten (ABE). Preise jetzt mit Befestigungsteilen und inkl. MwSt.

durch Großeinkauf **25% billiger**

165/70 SR 13	auf	5 x 13	808,—
175/70 HR 13	auf	5 x 13	928,—
185/70 HR 13	auf	5,5 x 13	959,—
185/70 HR 13	auf	6 x 13	959,—*
195/70 HR 13	auf	7 x 13	1098,—
185/70 HR 14	auf	5,5 x 14	1108,—
185/70 HR 14	auf	6 x 14	1127,—*
195/70 HR 14	auf	7 x 14	1269,—*
205/70 HR 14	auf	6,5 x 14	1299,—*
185/70 HR 15	auf	5,5 x 15	1108,—

* Preise f. neues Felgendesign a. Anfrage.

Rufen Sie uns an, wir informieren Sie über Alfa, Audi, BMW, DB, Ford, Mini, Opel, Porsche, Toyota, VW.

AZS Autozubehör Schneider KG 6 Frankfurt 61, Dieburger Str. 18 Tel. 06 11/41 90 42

UNISPIDER
Gepäck- und Skiträger für alle Cabrio
KORBLER, 8114 Uffing 30, Tel. 0 88 46 / 2 93

Achtung Autokäufer
Nutzen Sie die Vorteile des Holland-Re-Imports. Fabrikneue Opel- und Ford-Fahrzeuge zum günstigen EWG Re-Importpreis, alle Ausführungen und Extras lieferbar.
Kfz-Dietz, 43 Essen,
Breslauer Str., an der B 1-Brücke
Tel. 02 01/70 12 22

Original-US-Polizeisirenen
6 u. 12 V, in der BRD nicht zugelassen, (auch Hawaii 5-0 DM 155,-) durch Direktimport nur DM 125,- inkl. Einbau-Zubehör u. MwSt. Schwabe Alarm-Electronic, 50 Wuppertal 1, Pf. 130 606, T. 02 02/30 34 28

1 Ü.-Bügel kpl. f. Escort, 1 Schalensitz kpl., 4 Regen-Racing (Dunlop, ca. 70%) 175/550-13, werkt. 06 21/33 37 48 v. 8—12 Uhr. 51 210

SANYO-Taschendiktiergerät!
für Sport, Beruf, Büro. Laufzeit 2 x 60 min. Maße: 12,7 x 8,2 x 3,2, äußerst handlich. Neuartiges Schaltsystem durch Drucktasten, eingeb. Mikr., kompl. mit Netz- u. Akkubetrieb u. Tasche. Gewicht: 495 g. Nur DM 466,44, Versand per Nachn. Bei Vorkasse 5% Rabatt. Postscheckkonto Karlsruhe 174748-753. Außerdem führen wir Sanyo-Taschenrechner ab DM 48,—. Verlangen Sie Angebot. Ü & O-GmbH, 773 VS-Villingen, Brigachstr. 14, T. 0 77 21/5 46 88

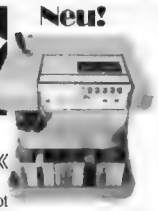
Flieger-Uhren
Faszinierende Modelle erstaunlich günstig. 24-seit. Farbkatalog gratis! Postkarte an Aviarichter, 75 Karlsruhe 1, Postf. FS 5225

Enorm preisgünstige Marken-Autoradios, Zubehör und Verschleißteile. Katalog gegen DM 3,50 vorab.
AUTOTEILE-SCHRECKLINGER 7531 Essingen-Postfach

181 PS Kopf od. Mot. kpl. m. Getr., Ov. 2100 km f. TR 6/TVR. 0 23 64/65 48. 51 607

Ordnung
in den Auto-Unterlagen (Kfz-Brief, Versicherung, Steuer etc.)
Spez. Auto-Ordner
ganz Kunststoff, blau oder rot, mit Register und Verzeichnis
DM 12,— + Porto und Verpackung
Sammelmappen E. Hirtle
7888 Rheinfelden 8

LIFEbest FREIZEIT · HOBBY · WOHNEN — **Neu!**



»Rollende Discothek«
Mobiles Kompakt-Tonstudio zum Herstellerpreis Testangebot von STOREbest GmbH. Abt. A1, 24 Lubeck 1. Postfach 2289

MÄNNER!
es hat gefunkt
siehe Garagen

SCHALLPLATTEN ab DM 4,49
SINGLE u. LP KATALOGE (Abt. AMS) für 70 Pf (Rückporto) in Briefmarken erhältl.
Schallplatten—Großhandel W. Fischer
872 Schweinfurt Spitalseeplatz 5 TEL. 09721/21677

Autotelefon (Selbstwahl) gesucht! Angebote an E. Löneke, 5204 Lohmar 21 Naaf od. Tel. 0 22 06/73 21. 51 212

Der neue Gag! Störungsfreie Gegensprechanlage!
Für Motorrad-, Sozius-, Beiwagen- und Rallye-Fahrer. Am Körper tragbar. Prosp. gegen Eins. v. DM 3,- in Briefm.
ELEKTRO KG, Flm., Schutzenstr. 2, Abt. cs 18/AM

Vom Mini bis zum Lkw, Autobeschriftungen aller Art. T. 07 11/80 29 21. 51 397

Orig. amerikanische Polizeisirenen
6 u. 12 V, fabrikneu, in Deutschland nicht zugelassen, zum konkurrenzlosen Preis von DM 135,— abzugeben. E. Pohle, 3051 Mandelsloh Nr. 5, Tel. 0 50 72/5 64

Pkw-Anhänger gebraucht gesucht. Tel. Stgt. 07 11/34 21 21. 51 209

Projektor S 8 nur 179,— DM
Ton-Projektor S 8 nur 348,— DM
Auch Verleih
Fotoversand Gärtner
41 Duisburg 12
Obermeidericher Straße 20 a

Wiking-Automodelle von Sammler zu kaufen gesucht. Alle Jahrgänge, auch defekt. Ang. m. Preis an H. Falldorf, 1000 Berlin 26, Tiefenseer Str. 13a. 51 211

Univ.-Heckscheibenwischer-Set nur DM 55.—. Auto-Versand, 44 MS, Pf. 1348. 51 401 H

Preußisches Armeegewehr 1888
Ia Zustand aus Arsenalen, waffenscheinfrei

DM 119,— per NN
Span. Macheten-Bajonett nur **DM 19,90** zügl. Versandspesen. Prospekt anfordern
HUMMRICH-ANTIQUITÄTEN
5 Köln 80, Postfach 80 04 45

Abarth-Ausp. f. Opel GT 1,9, neu, mit ABE DM 330.—. T. 0 40/33 96 89 08 Bürozeit. 51 017

REIFENBUCHSTABEN!
aus schneew. Gummi für alle Reifen. Kostenl. Prosp. R1 v. Ing. W. Höfig, 405 Mönchengladbach 1, Thomas-Mann-Str. 53, Tel. 0 21 61 / 53 12 14

Super 8, normal 8, 16 mm Filmverkauf + Verleih Gratis-Prosp. v. Fleischmann Film 83 Landshut

Autom. Archiv, Fotos, Bücher, Prosp., Zeitschr. zu verk. Det. Angaben unter Chiffre A 23/51 016

Autoradios: AZV, 44 Münster, Postf. 1348

Werkzeugbau fertigt Schrauben und div. Teile nach Skizze oder Muster. Tel. 0 61 42/4 65 24. 51 015

ELEKTRISCHER KOHLERVENTILATOR
Thermostatgesteuert, leistungssteigernd, motorschonend. Vermeidet Kaltlauf und Überhitzung (wie serienmäßig im ESCORT RS) liefert:
RACIMEX, 2 Hamburg 70, Am Stadtrand 2/3, Tel. 0 40/6 93 40 66/67
Prospekt gratis, Wagentyp angeben!

Autotransporter 306 D, Ladefläche kippbar. Tel. 0 25 46/2 11. 51 208 H

Racing-Reifen 13 Zoll günstig zu verk. Tel. 0 57 41/1 23 61. 51 400

Werbefläche auf ISO-GRIFO zu vermieten. Raum Süddeutschland. Zuschriften unt. Chiffre A 23/51 605

Unterricht und Ausbildung

Immobilienmakler · Hausverwalter
3monatiger Fernlehrgang mit Prüfung. Für jedermann leicht verständlich. Preis d. ges. Lehrgangs DM 95,—. Prospekt 83 kostenlos. TECHNIKUM, 7858 Weil am Rhein.

FÜHRERSCHEIN
in 12 Tagen
WIEDERERLANGUNG
in 5 Tagen
Individuelle Ausbildung mit sofort anschließender amtlicher Prüfung. Schulwagen aller Fabrikate. Zuhause begonnene Ausbildung kann hier beendet werden. Unterbringung in eigenen Hotels. Angehörige können mitgebracht werden. Für Führerscheininhaber Auffrischungskurse. Verlangen Sie kostenlos Prospekt A 172 u. Beraterbesuch.
FERIEN-FAHRSCHULE seela
3388 Bad Harzburg — Telefon 0 53 22/70 11
3300 Braunschweig — Telefon 0 531/37 10 91
Größte und vorbildliche Ferien-Fahrschule Deutschlands

Berufsausbildung zum Fahrlehrer
Ein zukunftsreicher interessanter **Lebensberuf, hohe Verdienstmöglichkeiten,** gesetzlich geregelte Arbeitszeit. Chance zur Unabhängig- und Selbständigkeit. Tages-, Wochenend- und Kombinationsausbildung. Alter 23 Jahre. Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information:
Amtlich anerkannte FAHRLEHRER-FACHSCHULE DÜSSELDORF.
Münsterstraße 241, Tel. 02 11/63 78 78, Postfach 320 367

Fahrlehrerausbildung in der Verkehrs- u. Fahrlehrerausbildungsstätte
MATTES
Verkehrsjurist und Fahrlehrer aller Klassen
6903 NECKARGEMÜND-DILSBERG, bei Heidelberg, Bannholzweg 32,
Ruf: 0 62 23 / 30 08
Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte — Prospekt kostenlos

REGALE

- aus Holz oder Stahl
- in allen Größen
- für jeden Zweck
- Böden verstellbar
- hohe Tragfähigkeit
- preiswert

Freiprospekt
L.R. v. ZEDLITZ KG 6200 Wiesbaden
Emanuel-Geibel-Str. 18 · Tel. (0 61 21) 30 29 52

Bitte prüfen Sie
den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

Garagen

Achenbach Einzel- u. Reihengaragen Schwingtore Hallen
Bitte Prospekte anfordern
Gebr. Achenbach Abt. 52
5930 Hüttental-Wdn. · Tel. (0271) 7 3141

Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B Telex 875640, Ruf (02753) 834

Funkgesteuerte Garagentorantriebe zum „Selbst ist der Mann" ausführ. Einbauanl. mit Schaltplan. Prospekte anfordern: Elektro-Svensson, 2 HH 74 Kapellenstr. 26, Tel. 0 40 / 6 53 64 43

FERTIG-GARAGEN aus Asbestzement überall Vertretungen — Spide — Prospekte anfordern
KARL LENDERS, 4042 Glehn/Neuß
Garagenbau, Abt. K. Tel. (0 21 82) 40 94

Selbst- oder Fertigbau · Einzeln und Reihen
3S STAHLBETON **GARAGEN**
UND GARTENHÄUSER
Katalog durch: Selbstbau E. B. KG Verwaltung 34 Göttingen, Ruf 05 51 / 4 33 70

Stahl-garagen
formschön u. stabil
Schwingtore
vollverzinkt
Weisstalwerk Zimmer & Co.
5901 Niederdielfen Kreis. Siegen · Postf. 2

Garagen
ab 595,-*
*Mit Drehtüren
Frei Haus direkt vom Hersteller
52 Typen
Besichtigung auch samstags, 10-14 Uhr.
Prospekt anfordern
Oyermann
7519 Eppingen (Heilbronn) Uhlandstr. 8
Tel 0 72 62/84 15

Gutschein
Bitte senden Sie uns noch heute unverbindlich Ihr Informationsmaterial.
Name _____
Ort _____
Straße _____

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Sport Nachrichten

Formel 1: Kampf um Geld

Es gärt weiter an der Formel 1-Front. Nachdem die Transferlisten, die den Teamwechsel der Piloten finanziell regulieren sollten, in den Schubladen bleiben, liegen sich nun die Konstrukteure und die internationale Sportkommission CSI in den Haaren. Streitpunkt ist wie immer das Geld, in diesem Fall der Einkaufspreis für ein komplettes Grand Prix-Feld, der von den Konstrukteuren bestimmt wird. In der abgelaufenen Saison lag er bei

Einspruch: Ecclestone

rund 92 000 englischen Pfund (ca. 550 000 Mark), die Konstrukteure verlangen für das kommende Jahr jedoch deren 150 000. Die CSI, die sich aus Mitgliedern jener Clubs zusammensetzt, die in den einzelnen Ländern meist auch Veranstalter der Formel 1-Rennen sind, verbot allen Renn-Organisatoren, mehr als 110 000 Pfund zu zahlen. Für einen höheren Betrag bereits abgeschlossene Verträge erklärte sie für nichtig. Im übrigen setzte sie den Konstrukteuren eine Frist, diese neuen Bedingungen zu akzeptieren.

Bernie Ecclestone, Teamchef von Brabham und Finanzakrobat des Formel 1-Zirkus, erklärte sich mit diesen Daumenschrauben der CSI nicht einverstanden: „Als wir die gegenwärtige Preisgeldbasis vor zwei Jahren akzeptierten, boten uns die Veranstalter 550 000 Schweizer Franken zuzüglich der jährlichen Inflationsrate an. Da aber die meisten Teams in England sitzen, wollten wir lieber in Pfund ausgezahlt werden. Im nachhinein muß ich sagen, daß dies ein großer Fehler war. Was die CSI und einige Veranstalter vergessen, ist die Tatsache, daß sie aufgrund der Pfund-Abwertung heute 169 000 Pfund pro Rennen bezahlen würden – und wir wollen im nächsten Jahr nur 150 000. Das ist weniger als sie selbst damals vorschlugen." Und da ein bankrotter Veranstalter für die Konstrukteure eine versiegte Geldquelle ist, wollen Ecclestone und Genossen von sich aus schon das Schlimmste verhindern: „Wir sind gerne zu finanziellen Zugeständnissen bereit, wenn ein Veranstalter glaubt, nicht in der Lage zu sein, das ganze Preisgeld-Paket alleine zu tragen."

Sechs-Appeal

Amerika hat einen neuen Helden: den 39jährigen Texaner A. J. Foyt. Mit dem sechsten Gewinn der USAC-(United States Auto Club) Meisterschaft für Rennwagen der Indy-Formel stellte Foyt nicht nur einen neuen Rekord für amerikanische Rennsport-Verhältnisse auf, sondern erhöhte auch die Summe seiner Preisgeld-Einkünfte auf mehr als 2,5 Millionen Dollar. Ähnlichen Erfolg kann derzeit in Amerika nur noch ein Rennfahrer vorweisen: der Stock Car-Pilot Richard Petty, der im Augenblick ebenfalls seinen sechsten Titel ansteuert, kürzlich jedoch erst seine zweite Dollar-Million feierte.

Foyt, außerhalb der Vereinigten Staaten nur noch Fachleuten bekannt, ist Rennfahrer mit Haut und Haaren. Freitags vor dem 500 Meilen-Rennen von Indianapolis sieht man ihn im nahe der Rennstrecke gelegenen Viertelmeilen-Stadion auf einer Sandbahn noch um die Prämie von bescheidenen 2500 Dollar kämpfen. Daß er sich in einem der stets hautnah kämpfenden Midgets verletzen könnte und dadurch möglicherweise

Sechster Titel: Foyt.

jene 500 000 Dollar gefährdet, die ein Sieg in Indianapolis wert ist, stört ihn nicht. Die Erfahrung hat ihn zudem klug gemacht: dreimal gewann Foyt in Indy, er sicherte sich die World Series of Auto Racing, wurde Zweiter im International Race of Champions und ging aus fünf der zehn Läufe zur diesjährigen USAC-Meisterschaft als Sieger hervor. ▷

Positiver Test

Zufriedene Gesichter machten Formel 1-Teamchef Ken Tyrrell und Konstrukteur Derek Gardner nach Abschluß der ersten Testfahrten ihres eigenwilligen Sechsrad-Rennwagens in Silverstone.

Während sich die Vierrad-Lenkung des „Project 34" im Gegensatz zu Gardners pessimistischer Voraussage als überaus leichtgängig erwies, monierte Pilot Patrick Depailler die Bodenhaftung des Monoposto, dessen kleine Vorderräder nie die notwendige Betriebstemperatur erreichten.

„Ich würde mich für das Sechsrad-Auto entscheiden, wenn ich die Wahl zwischen dem alten Tyrrell 007 und dem neuen hätte", sagte Depailler nach den Tests und lobte insbesondere das gute Handling und die effektivere Bremskraft durch die größere Reifenaufstandsfläche.

Nach einer Abmagerungskur und verschiedenen Verbesserungen sollen weitere Testfahrten auf dem südfranzösischen Kurs von Paul Ricard stattfinden.

Depaillers Teamkollege Jody Scheckter hat für ein weiteres Jahr bei Tyrrell unterschrieben. Um zusätzliches Geld zu verdienen, fährt der Südafrikaner neben seinen Formel 1-Rennen 1976 für das Shadow-Team acht Rennen in der amerikanischen 5000-Meisterschaft. Bereits 1973 wurde der damals 23jährige Scheckter Sieger dieses geldträchtigen Championats.

Vielversprechende Testfahrten: Sechsrad-Tyrrell.

Sport Nachrichten

Foyt („Ich werde in aller Stille abtreten, wenn es soweit ist") hat jedoch nicht nur als Rennfahrer Erfolg. Nahe Huston besitzt er eine Ranch mit über 1000 Rindern und eine Pferdezucht. In ihr vermutet A. J. der Ältere auch die Zukunft seines Sohnes A. J. III. „Augenblicklich lernt er in Lousiana, wie man Pferde zureitet. Es würde mich nicht überraschen, wenn bald ein weiterer Foyt auf dem Siegerpodium steht. Dann aber nicht nach dem 500 Meilen-Rennen von Indianapolis, sondern nach dem Kentucky Derby."

Lotus-Schützling Renault-Meister

Der Franzose René Arnoux, der bereits seit dem letzten Jahr einen Formel 1-Vorvertrag mit Lotus besitzt, ist Europameister der Formel Renault. Arnoux sicherte sich den Titel, obwohl er beim Endlauf im spanischen Jarama bereits in der Einführungsrunde mit einem Getriebeschaden liegenblieb. Den zweiten Rang in der Meisterschaft belegte der ehemalige Rallye- und Formel 2-Fahrer Jean Ragnotti vor Didier Pironi, der vor dem Endlauf noch Titelchancen hatte, jedoch durch eine Karambolage in der letzten Runde ausschied.

Pokale und Finale

„Hier wäre ich ohnehin nur mit viel Mühe unter die ersten zehn gekommen", befand der Kölner Sportjournalist Rainer Braun nach dem Europafinale der internationalen Renault 5-Pokale auf dem Circuit Paul Ricard. Sein Kampf um den inoffiziellen Titel eines Europameisters gegen Konkurrenten aus Deutschland, Holland, Italien und Frankreich fand in der Anfangsphase des Rennens durch eine Rempelei mit dem Franzosen Rançon ein vorzeitiges Ende. Den Sieg in diesem Endlauf und die ausgesetzte Prämie von 1200 Mark sicherte sich Alain Hubert vor dem Italiener „Baronio". Der Schwabe Wolfgang Schütz, im Vorjahr Sieger des nationalen Renault 5-Pokals, rettete die deutsche Ehre mit einem zehnten Platz.

Für seinen Ausfall beim Europafinale hatte sich Braun beim vorangegangenen Endlauf des deutschen Pokals schadlos gehalten. Durch eine Woche Training auf dem südfranzösischen Kurs be-

Endlauf-Sieger: Hubert.

stens gewappnet, gewann er das Finale vor Schütz und Lambert. Der Pechvogel dieses Rennens, vor dem Braun bereits als Pokalsieger feststand, war der aus erster Reihe startende Knut Jaeger. Als Trainingsschnellster und Zweiter beim Renault 5-Rahmenrennen zum deutschen Grand Prix auf dem Nürburgring verlor er seinen ersten Platz durch einen undichten Tankverschluß. Permanenter Benzinverlust ließ ihn auf den elften Platz zurückfallen. Bereits eine Woche vor dem Finale des internationalen Renault 5-Pokals wurde im belgischen Zolder der Sieger des nationalen Wettbewerbs ermittelt. Diesen Endlauf gewann Karl Fix, der vor dem Rennen die Meisterschaft punktegleich mit Karl Mauer anführte. Technische Schwierigkeiten ließen Mauer hinter das Kölner Dreigestirn Jürgen Reinke, Jürgen Zerha und Bernd Wicks zurückfallen. Den Pokal gewann somit Karl Fix vor Karl Mauer und Peter Berlieb.

Vier Klassen

Nicht wie bisher in zwei, sondern in vier Divisionen wird 1976 die Tourenwagen-Europameisterschaft gefahren: 1000 bis 1300 ccm, 1300 bis 1600 ccm, 1600 bis 2000 ccm und über 2000 ccm.

Das für Spezial-Tourenwagen ausgeschriebene Championat wird nach CanAm-Manier bewertet: Volle Punktzahl für Marken und Fahrer in jeder Division.

Brabham: Kraft aus zwölf Zylindern

Von einem rund 510 PS starken Zwölfzylinder Alfa-Motor wird der neue Brabham BT 45 angetrieben, der in den Formel 1-Rennen der kommenden Saison aber nur dann eingesetzt werden soll, wenn er wesentlich schneller ist als der alte Typ BT 44, in dem ein Ford Cosworth-Achtzylinder für Vortrieb sorgte.

Besonders charakteristisch an dem neuen Martini-Brabham sind die beiden seitlichen Lufthutzen, die bereits die zum Grand Prix von Spanien 1976 in Kraft tretenden Bestimmungen erfüllen, wonach die Luftsammler niedriger liegen müssen.

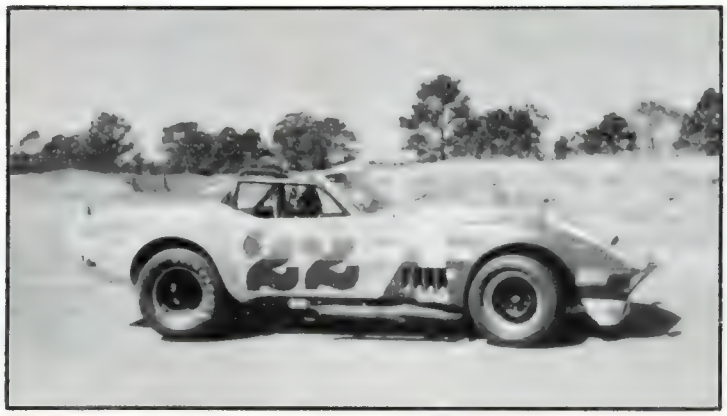
Der Alfa-Motor entspricht, auf Monoposti zugeschnitten den Triebwerken jener Alfa Romeo, mit denen der Aachener Willi Kauhsen in diesem Jahr die Markenweltmeisterschaft errang. ▷

Le Mans 1976: Tag der offenen Tür

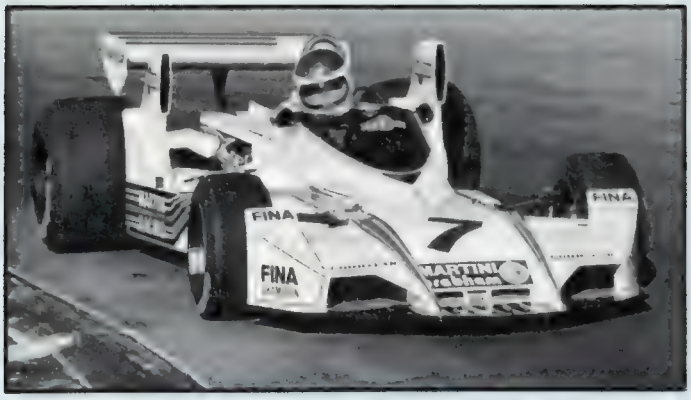
Die Veranstalter des 24-Stunden-Rennens von Le Mans experimentieren weiter. Nachdem in diesem Jahr eine Limitierung des Benzinverbrauchs, die den Anachronismus von Langstreckenrennen abfangen sollte, nicht den gewünschten Erfolg zeitigte, wurde für 1976 die Operation offene Tür angesetzt.

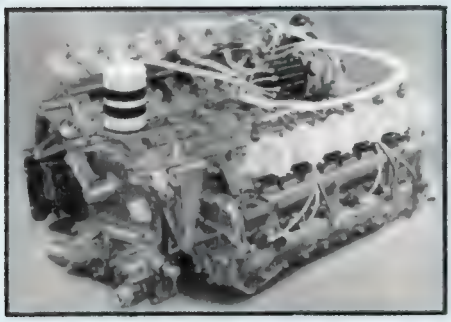
Frei von der letztjährigen Treibstoffbeschränkung ist die Veranstaltung im nächsten Jahr offen für ein wahres Sammelsurium von Rennfahrzeugen: für Dreiliter-Prototypen (Gruppe 6), Silhouette-Produktionswagen (Gruppe 5), GT, die in mindestens 400 Exemplaren gebaut wurden (Gruppe 4), Tourenwagen, von denen mindestens 2500 Einheiten existieren (Gruppe 2), Tourenwagen und GT amerikanischer Spezifikation sowie für Stock Cars, wie sie für die amerikanische Meisterschaft zugelassen sind. Dazu wird der Zuschauer GT-Fahrzeuge sehen können, die noch nicht in der geforderten Stückzahl produziert sind. Müßig zu sagen, daß der Veranstaltung kein Meisterschafts-Status zuerkannt werden kann.

Reparaturen und der Ersatz von Verschleißteilen — bei



1976 erstmals in Le Mans zugelassen: IMSA-Corvette . . .



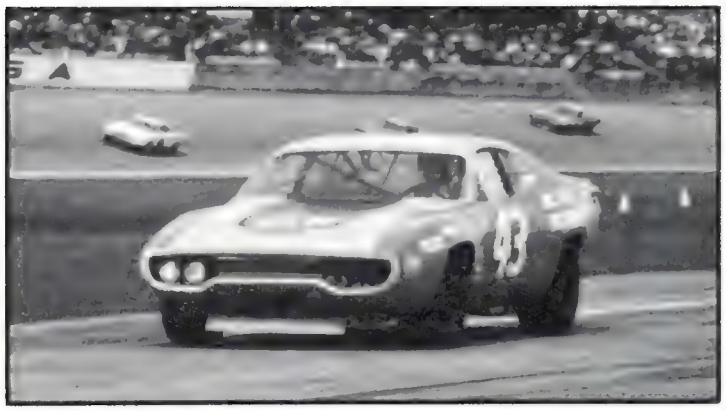


Hervorstechendstes Merkmal des neuen Martini-Brabham sind zwei seitlich vom Fahrer liegende Lufthutzen. Links das rund 510 PS starke Alfa-Aggregat des Formel 1-Rennwagens.

Langstreckenrennen immer ein Kriterium – sind in begrenztem Umfang möglich. Zwar ist der Austausch des Motorblocks, des Zylinderkopfes oder von Teilen der Kraftübertragung verboten, doch darf alles ersetzt werden, was die Sicherheit gefährden könnte: Lenkung, Aufhängung, Bremsen, Räder, Karosserieteile, Lichtmaschine, Anlasser und Batterie. Das Nachfüllen von Öl ist frühestens nach 16 Runden (218 km) gestattet.

55 Wagen sind zum Start zugelassen, die sich in zwei Trainingssitzungen von je sechs Stunden qualifizieren müssen. Zum Rennen darf jedoch nur starten, wer mindestens 125 Prozent der Zeit erreicht, die die drei Schnellsten des gesamten Feldes vorgelegt haben.

Preisgeld soll die Teilnehmer ins Departement Sarthe lokken. 150 000 Franc (ca. 90 000 Mark) winken dem Gesamtsieger, danach geht es über 60 000, 30 000, 18 000 und 12 000 Mark hinunter zum sechsten Platz im Gesamtklassement, der mit 6000 Mark honoriert wird. Weitere Preisgelder werden für vier Zwischenklassements ausgeschüttet, die nach sechs Rennstunden erstellt werden und in einer Höhe von rund 30 000 Mark den Spitzenreitern der einzelnen Klassen zugute kommen sollen.



. . . und Stock Car-Dodge.

Brabham-Konstrukteur Gordon Murray ist recht optimistisch: „Ich wollte das Auto so niedrig und so leicht wie möglich halten. Wir hoffen, daß die Gewichtsverteilung so gut wie bei den Ferrari ist, die ja ebenfalls einen Zwölfzylinder verwenden."

Ungewöhnlich ist die Anordnung der beiden Ölkühler in der Wagenfront. Ihr ursprünglicher Platz wird nunmehr von den schmalen Lufthutzen eingenommen.

Wenn die über den Winter geplanten Testfahrten erfolgreich verlaufen, sollen bei Brabham sechs BT 45 gebaut werden. Im andern Fall müssen sich die beiden südamerikanischen Werks-Piloten Carlos Pace und Carlos Reutemann mit dem alten BT 44 begnügen, der dann der Konkurrenz wahrscheinlich hinterherfahren würde.

Welt-Rennen

Ein Autorennen um die Erde soll am 28. März 1976 in Paris beginnen und nach zweimonatiger Fahrzeit in New York beendet werden. Bereits 1908 gab es solch ein Rennen, das seinerzeit aber in New York gestartet wurde und in der französischen Hauptstadt zu Ende ging.

Damals begann man in westlicher Richtung; diesmal geht die Reise umgekehrt: über Bonn, Warschau, Moskau, quer durch Sibirien nach Osten. Insgesamt sollen die 15 gemeldeten Autos 18 000 Kilometer zurücklegen.

Wieder Pilette

Ein zweiter Platz im letzten Lauf, dessen Punkte doppelt zählten, genügte dem Belgier Teddy Pilette, die diesjährige Formel 5000-Europameisterschaft zu gewinnen. Der schnauzbärtige Lola-Pilot, der die Meisterschaft bereits 1973 heimfuhr, placierte sich in der Endwertung mit 174 Punkten vor seinem Teamkollegen Peter Gethin (143), der das Finale in Brands Hatch gewann. Der Engländer Guy Edwards, als dessen Ersatzmann der Kölner Rolf Stommelen im letzten Jahr ins Formel 1-Team von Graham Hill kam, schied mit Motorschaden aus. Mit 22 Punkten Rückstand vor dem Rennen war er der einzige, der Pilette den Titel noch hätte streitig machen können.

Totaler Sieg

Nach zwölftägiger Dauer endete die 10 350 Kilometer lange Tour d'Europe in Travemünde mit einem totalen Triumph der deutschen Teilnehmer: die ersten sechs Plätze belegten nur deutsche Teams.

Sieger dieser Zuverlässigkeitsfahrt, die durch acht europäische und drei nordafrikanische Länder führte,

Tour d'Europe-Strecke.

wurden die Deutschen Automobil-Rallyemeister Rainer Altenheimer und Hanno Menne auf Porsche Carrera vor Eberhardt/Heuer (Porsche) und Waldner/Böckmann (Opel).

Entscheidend für den Erfolg des deutschen Sieger-Duos waren die Sonderprüfungen in Spanien, die Altenheimer/Menne mit Bestzeit absolvierten. Sie schoben sich so bis auf wenige Sekunden an die beiden führenden russischen Lada-Teams Kosyrtschikow / Karamyschew und Girdauskas / Brunzda heran. Im Pyrenäenstaat Andorra zogen sie dann an den östlichen Konkurrenten vorbei. Zustatten kam dem Carrera-Gespann noch ein durch Visaschwierigkeiten bedingter Zeitverlust der UdSSR-Fahrer.

Sieger ohne Sieg

Rallyemeister mit System: Altenheimer/Menne.

Rallyes werden immer nur zu 50 Prozent auf der Strecke entschieden", soll einmal Wulf Biebinger, heute Berater in der Rallye-Abteilung von Opel, die Aussicht beurteilt haben, den Kampf um Sekunden auch nach dem Fallen der Zielflagge noch fortzuführen. Biebinger muß es wissen: Er perfektionierte nicht nur das Aufspüren an sich geheimer Sonderprüfungen, sondern machte sich auch als Autor sogenannter Gebetbücher einen Namen.

Im Gegensatz zu solchen Schriftstücken religiöser Prägung verfolgt die für Rallyezwecke abgewandelte Version jedoch einen höchst profanen Zweck: Geschwindigkeitswerte festzuhalten, die in geheimen Trainingsfahrten ermittelt wurden und die eine eindeutige Bevorteilung gegenüber der Konkurrenz bedeuten, wenn diese sich in der Rallye selbst zum ersten Mal auf ihr unbekanntem Neuland bewegt.

Erst zu fünfzig Prozent hatte daher auch der Wiesbadener Privatmann Rainer Altenheimer im letzten Jahr die deutsche Rallyemeisterschaft gewonnen, als er nach dem letzten Lauf die Punktetabelle anführte. Daß er letztlich den Titel verlor, lag zum großen Teil am Vermögen seines Porsche-Kollegen Wolfgang Hauck, die restlichen 50 Prozent in Form eines Protests gegen den Carrera von Altenheimer zu nutzen.

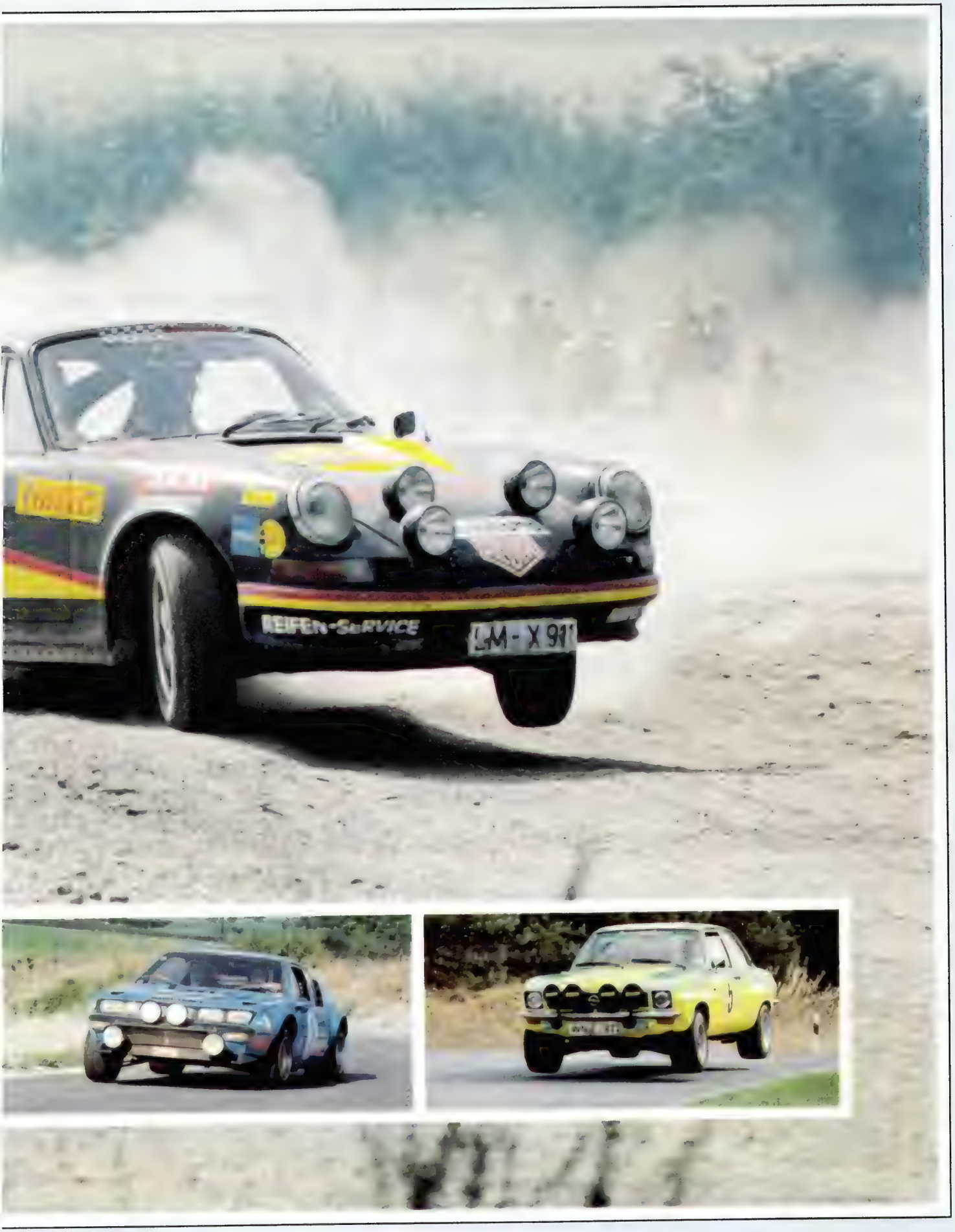
Dieser nämlich verfügte statt des normalen 2,7 Liter-Triebwerks über einen Dreiliter-Motor und war aus diesem Grund, wie das Sportgericht der ONS (Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland) befand, nicht zum Rallyesport zugelassen. Daß durch diesen Protest der Opel-Fahrer Lars Carlsson zum deutschen Meister avancierte, legte seinerzeit die Vermutung nahe, daß Hauck als Opel-Strohmann gedient habe.

In diesem Jahr widerfuhr Altenheimer doppelte Genugtuung: Er gewann nicht nur einen seinerseits gegen Hauck geführten Protest, sondern auch die Deutsche Automobil-Rallyemeisterschaft. Der bärtige Porsche-Pilot ging aus der Saison 1975 sozusagen als Sieger ohne Sieg hervor, gewann er doch keinen der acht Wertungsläufe zum diesjährigen Championat.

Was Altenheimer und seinem Beifahrer Hanno Menne zweifellos zustatten kam, war neben ihrer klugen Taktik das Fehlen entsprechender Konkurrenz bei der Vergabe der Punkte für Gruppen- und Klassensiege. Als sich bei der Rallye Vorderpfalz doch ein ernsthafter Gegner in Form des von Escort auf Carrera umgestiegenen Lokalmatadors Hauck zeigte, nahm Altenheimer Rache. Er legte Protest gegen den Wagen von Hauck ein, obwohl dieser den Gesamtsieg der Rallye Vorderpfalz mit eindeutigem Heimvorteil begründete. Altenheimer wußte es offenbar schon vor Abgabe des Einspruchs besser: Die technische Überprüfung von Haucks Carrera

Ein Privatmann gegen werksunterstützte Teams: Rallyemeister Altenheimer (oben) gegen Smolej (rechts), Warmbold (Mitte) und den Toyota-Schützling Demuth.

Fotos: Nicot, Nieborg, Strähle


REIFEN-SERVICE
LM - X 911

förderte ein Zahnrad des IV. Gangs zutage, das statt 29 nur über 28 Zähne verfügte.

Vom Sportgericht der ONS wurde Hauck zu einer Geldstrafe von 400 Mark verurteilt, in der Gesamtwertung der Rallye Vorderpfalz aber als Sieger belassen. Eine milde Ahndung, zu milde für Altenheimers Rechtsempfinden. Er hakte in Form einer Berufung nach und erhielt recht: Hauck wurde aus der Wertung ausgeschlossen, die Nächstplacierten rückten auf.

Walter Smolej und Willi-Peter Pitz, die mit ihrem von Irmscher vorbereiteten Opel Ascona die Nachfolge von Carlsson in der deutschen Meisterschaft antreten sollten, hatten sich härterer Konkurrenz zu erwehren: der des ehemaligen BMW-Werksfahrers Achim Warmbold, dem frühere Verbindungen nach München zustatten kamen. Er erstand jenen BMW 2002, mit dem einst der Grundstein zu einer eigenen Rallyeabteilung gelegt werden sollte, die von einer Dependance in Straßburg aus die Interessen der Bayern auf rauhen Rallyepfaden wahrnehmen sollte.

Zu 50 Prozent hatte auch Warmbold den Auftakt zur Meisterschaft gewonnen, als er auf dem Gelände der Firma Fichtel & Sachs als Sieger der Rallye Marktredwitz abgewinkt wurde. Mit dem englischen Beifahrer John Davenport besaß der BMW-Pilot jedoch den falschen Beifahrer und ging ohne Punkte aus, obwohl Fahrtleiter Hans Schwägerl lautstark schimpfte: „Für mich ist der Passus, daß auch der Beifahrer eine deutsche Lizenz haben muß, so etwas wie Sippenhaft."

Bereits zum nächsten Lauf hatte Davenport eine ONS-Lizenz, und auch Warmbold wartete mit einer Neuerung auf: einer vom französischen Herstellerwerk entliehenen Renault Alpine A 310. Über die 50 Prozent-Klausel stolperte der Münchner trotzdem noch einmal – bei der Sachs-Rallye Baltic. Ein Abkürzer vor einer Spitzkurve, nach Warmbolds Meinung im Sinne internationaler Rallye-Gepflogenheiten ausgeführt, kostete ihn ein weiteres Mal den Gesamtsieg. Zumindest vorderhand, denn am Abend nach der Rallye wiesen die offiziellen Ergebnislisten den Alpine-Piloten zunächst mehr als eine Stunde lang als Sieger aus.

Per Intervention erwirkten offenbar mißgünstige Konkurrenten, daß das Ergebnis wieder abgehängt und Warmbold mit der für Abkürzer angedrohten Strafe belegt werde: mit der Zeit der Klassenlangsamsten, auf die der besseren Wirkung wegen noch 20 Prozent dieser Zeit aufgeschlagen wurden. Noch bevor das neue Ergebnis, das ihn als Fünften auswies, veröffentlicht wurde, wußte Warmbold, was zu tun sei – er intervenierte gegen die Erstellung einer neuen Wertung. Da es sich bei der Rallye gleichzeitig um einen Lauf zur Rallye-Europameisterschaft handelte, wollte Warmbold auch deren Reglement angewendet wissen. Und dies besagt, daß ein Ergebnis dann offiziell ist, wenn es eine Stunde lang aushing und kein Protest eingegangen ist. Dies war bei der Rallye Baltic der Fall. Warmbolds Einspruch jedoch wurde nicht akzeptiert, da er nicht die Vollmacht seines Bewerbers mit vorlegen konnte. Gegen die Strafzeit legte Warmbold über seinen Bewerber schließlich Berufung ein, und die Wertung für die Rallye Baltic wurde bis zur Verhandlung ausgesetzt. Deren Ausgang hat auf den Titelgewinn von Altenheimer/Menne keinen Einfluß mehr.

Gerüchte machen in Rallyekreisen schnell die Runde, und so war auch die Zeit zwischen Baltic- und Bavaria-Rallye nicht dazu angetan, die Wogen zu glätten. Im Gegenteil: Telefonische Drohungen gegen Warmbold waren ebenso in aller Munde wie das Vorhaben

des Alpine-Fahrers, gegen den Ascona von Smolej bei gegebenem Anlaß Protest einzulegen. Angeblich hatte es Opel nämlich versäumt, ein technisches Detail am Querstrommotor absegnen zu lassen, als dieser für den Sport zugelassen wurde. Es kam jedoch nicht mehr soweit. Warmbold gewann die Rallye Bavaria, was alle Spannungen löste.

Smolej/Pitz war damit freilich nicht geholfen. Sie gewannen zwar in diesem Jahr drei Veranstaltungen, lagen aber vor der MCS-Prüfungsfahrt Stuttgart, der letzten Rallye, hinter Altenheimer/Menne. Beide Mannschaften hatten schon ihr mögliches Streichresultat in Form technischer Defekte genutzt: Smolej bei der Hessen-Rallye, Altenheimer bei der Metz-Rallye Stein. Der Ausgang der Meisterschaft war schon auf den ersten Sonderprüfungen der schwäbischen Veranstaltung entschieden — ein Ventilschaden, der den Austausch des Zylinderkopfes erforderlich machte, warf Smolej hoffnungslos zurück. Dennoch mußte Altenheimer noch einmal zittern: als er auf der drittletzten Sonderprüfung von der Bahn rauschte und die Schnauze seines Carrera kräftig verformte.

Mit Altenheimer wurde nach 1973 (Behret/Pitz) wieder ein Porsche-Fahrer deutscher Rallye-Meister, nach 1972 (Zweibäumer/BMW 1602) wieder ein Team, das keinen einzigen Gesamtsieg errang.

Die im Reglement verankerte gemeinsame Wertung von Tourenwagen und GT und die Unterbewertung der Placierungen im Gesamtklassement haben Altenheimer und seinem serienmäßigen Porsche Carrera mit Sicherheit beim Titelgewinn geholfen. Doch wenn ein Rallyefahrer sich schon die Mühe macht, das Reglement auf schwache Stellen abzuklopfen, so sollte ihm auch der daraus resultierende Nutzeffekt gegönnt werden.

Die gemeinsame Wertung von Tourenwagen und GT bleibt auch für 1976 der schwächste Punkt im Meisterschaftsmodus. Nicht zuletzt deshalb, weil von Bauart und Leistungsvermögen her unterschiedliche Autos in einen Bewertungstopf geworfen werden. Ungünstig wirkte sich diese Punkteverteilung 1975 auf zwei Teams aus: auf das Toyota-Tandem Demuth/Witte und einen vom Verband Formel V Europa eingesetzten VW Golf mit Kottulinsky/Günther.

Demuth verfolgte zudem ein latentes Pech, das damit begann, daß der Motor seiner Corolla bei der Metz-Rallye Stein bereits bei der Abnahme kollabierte und in aller Eile eine zum Troß gehörende Celica für den Rallyeeinsatz hergerichtet werden mußte. Weitere Schicksalsschläge mußte das Toyota-Team bei der Baltic-Rallye und bei der MCS-Prüfungsfahrt in Form von Ausritten hinnehmen.

Mit dem neunten Rang in der Meisterschaft placierten Kottulinsky/Günther ihren Golf zwar als besten Serientourenwagen in der Endabrechnung, doch war Formel V-Generalsekretär Klaus Peter Rosorius sicher: „Bei einer getrennten Wertung von Serien- und Spezialautos wären wir viel weiter nach vorn gekommen."

Auf Drängen vieler Privatfahrer wird sich die ONS mit dem Meisterschaftsmodus für das deutsche Rallye-Championat 1976 auseinandersetzen müssen. Die Fürsprache des Formel V-Verbandes läßt die Sporthoheit hoffentlich im Sinne der Privatfahrer entscheiden.

Karl Mauer

Späte Genugtuung für Altenheimer (links): Er gewann einen Revanche-Protest gegen Porsche-Fahrer Hauck (ganz links). Benachteiligt: Demuth (rechts) und der Golf von Kottulinsky (unten). Smolej (ganz rechts) verpaßte die Meisterschaft knapp, Andersson (linke Seite unten) war nur Gast.

Endstand Deutsche Automobil-Rallyemeisterschaft

(Das schwebende Ergebnis der Rallye Baltic verändert nur noch die Punktzahlen, nicht aber die Reihenfolge der vorderen Placierungen.)

1. Altenheimer/Menne 301 Punkte
2. Smolej/Pitz 271,5 Punkte
3. Warmbold/Davenport 214,5 Punkte
4. Demuth/Witte 193,5 Punkte
5. Stück/Stück 191 Punkte

Das nächste Heft erscheint am Donnerstag, 20. November

Geheimnis gelüftet

Ein neues Porsche-Modell steht als Nachfolger des VW-Porsche 914 zum Verkauf bereit. Der kleine Porsche, der auch im Preis klar unter der 911-Baureihe rangieren wird, ist technisch kein typischer Porsche mehr. Sein Motor, ein Zweiliter-Audi-Triebwerk, sitzt vorne und wird mit Wasser gekühlt, für den Antrieb nach hinten sahen die Techniker das sogenannte Transaxle-Prinzip mit an der Hinterachse liegendem Getriebe vor. Ein Fahrbericht beschreibt den 924.

Mit Einspritzung: Audi 80 GTE

Auf das wieder zunehmende Leistungsbewußtsein der deutschen Autokäufer reagieren die Automobilfirmen einigermaßen prompt. Sportliche Versionen bürgerlicher Grundmodelle beleben zunehmend den Markt, wobei Versionen wie der Kadett GT/E von Opel oder der Golf GTI von VW zweifellos besonders typische Beispiele sind. Bei Audi ist ein solches Modell der Audi 80 GTE, 110 PS stark. Ein Test zeigt, was der kompakte Sechzehnhunderter kann.

Gummi-Mischung

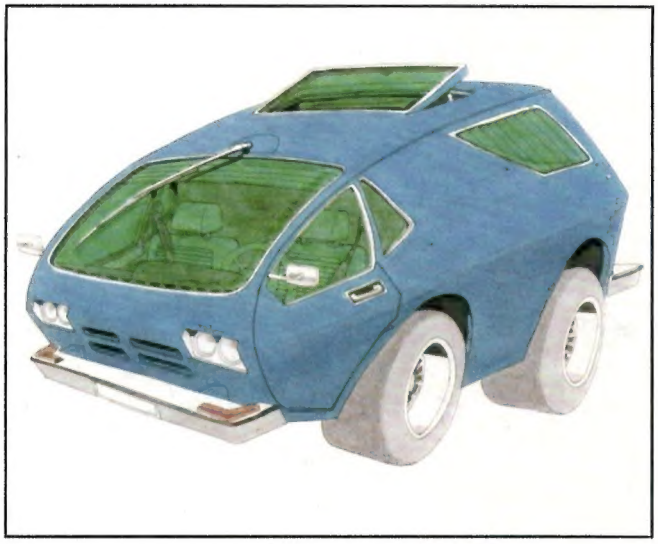
Seit Spike-Reifen in der Bundesrepublik verboten sind, beschäftigen sich Autofahrer wieder intensiver mit der Überlegung, wie sich winterliche Straßenzustände meistern lassen. Die Reifenhersteller haben eine Antwort auf diese Frage: Sie heißt „Haftreifen" und meint einen neuen Winterreifen-Typ mit spezieller Gummi-Mischung, die ihre Greif-Qualitäten auch im Schnee unter Beweis stellt. Doch das Haftreifen-Angebot ist groß, und entsprechend schwierig ist die richtige Wahl. Ein großer Winterreifen-Test von auto motor und sport wird deshalb klare Orientierungshilfe bieten und eine differenzierte Rangfolge gestatten.

Problem Restalkohol

Wer Alkohol trinkt, hat ihn unweigerlich auch im Blut. Doch wie groß ist die Gefahr, nach durchzechter Nacht am Morgen noch Restalkohol zu haben? Wir ließen bei Testpersonen Blut abzapfen (Foto).

Traumwagen

Das in Heft 17 veröffentlichte Thema „Traumwagen bis 8000 Mark", an dem sich fünf deutsche Automobilfirmen in einem Wettbewerb beteiligten, stieß auf große Resonanz. Im nächsten Heft wird auto motor und sport sowohl Leserentwürfe (rechts) präsentieren als auch über eine Diskussion zwischen Stylingchefs und Redaktion berichten.



Autofahren bei minus 30 Grad

Mit zunehmenden Kältegraden wachsen die Probleme, die sich aus dem Betrieb eines Autos ergeben. Die Startbereitschaft des Motors nimmt ab, Schaltung und Lenkung verlangen aufgrund dickflüssiger werdender Schmierstoffe größeren Kraftaufwand, die Heizleistung sinkt. Auf einer Finnlandfahrt ergründete auto motor und sport, wie die Einwohner nordischer Länder ihre Autos für den strengen Winter präparieren. Eine Übersicht zeigt Zusatzausrüstungen, mit denen Autos winterfester werden.

Das nächste auto motor und sport-Extra hat ein Generalthema: Das reichhaltige Angebot an Modellautos.

Bitte liefern Sie mir „auto motor und sport" vom nächsterreichbaren Heft an.

Meine Personalien: (Bitte pro Feld nur 1 Druckbuchstaben (ä = ae, ö = oe, ü = ue)

Vorname/Nachname

Postleitzahl Wohnort

Straße/Nr.

Ich wünsche die angekreuzte Zahlungsweise:

☐ durch Bankeinzug (jährlich DM 52,40 inkl. MwSt. und Zustellgebühr). Die Bankeinzugsermächtigung erlischt mit Kündigung des Abonnements.

Konto-Nr.

Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben)

Name und Ort der Bank

☐ gegen Rechnung. Bitte kein Geld einsenden, Rechnung abwarten.

Datum/Unterschrift

Wichtige rechtliche Garantie

Wir garantieren, daß Sie diese Vereinbarung innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen können. Es genügt eine Mitteilung an:

Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG
7000 Stuttgart 1, Postfach 1042

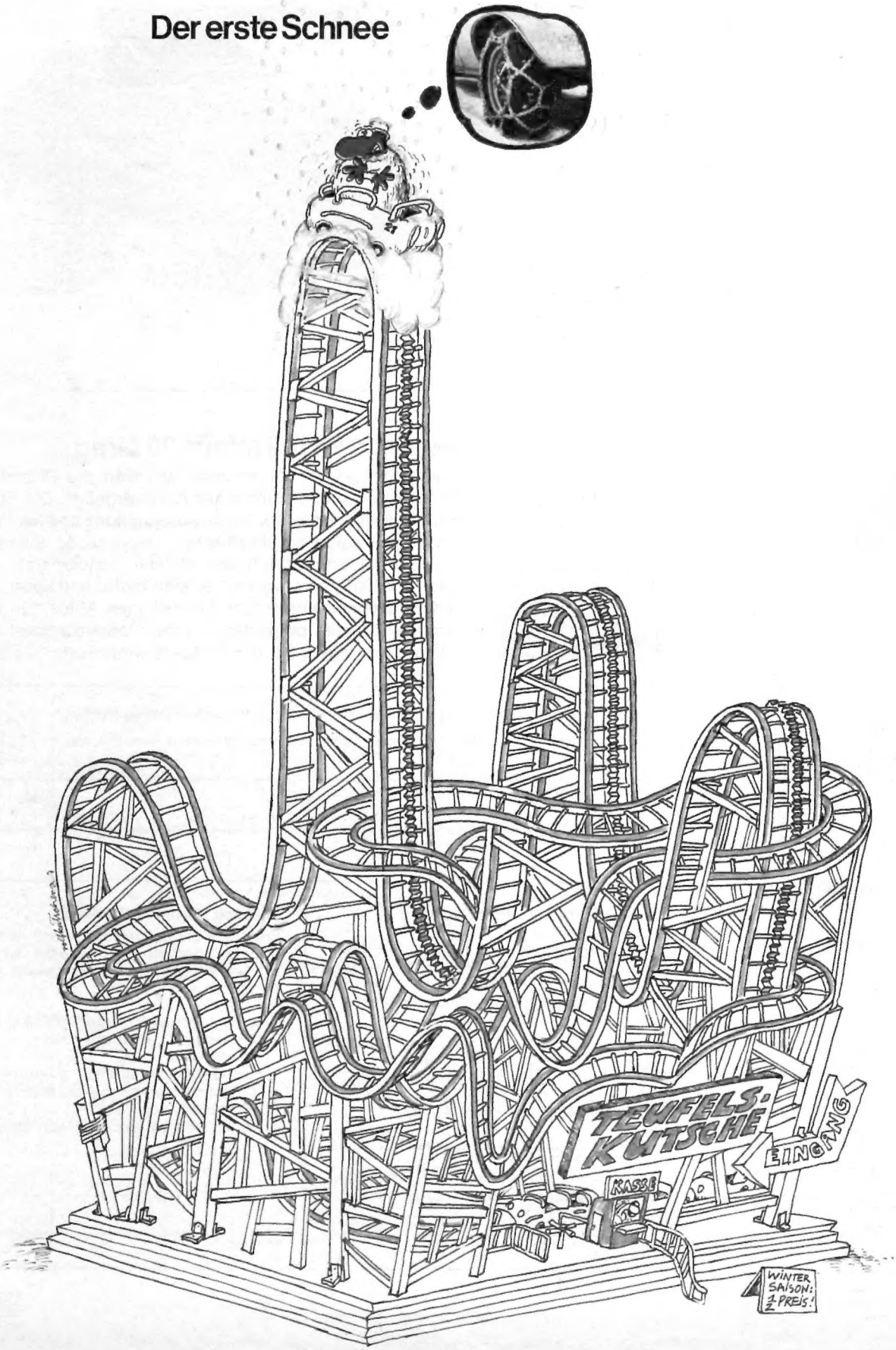
Diese Garantie habe ich gelesen und bestätige dies durch meine Unterschrift. (Nur Bestellungen mit beiden Unterschriften können bearbeitet werden.)

Unterschrift ams 23/75

CAR TOON

auto motor und sport

Der erste Schnee

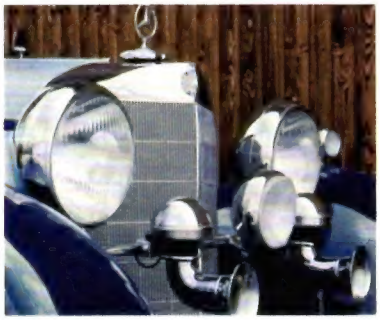


Blech unterm Hammer.

Kotflügel, Motor- und Kofferraumhaube eines Rolls-Royce werden heute noch von Hand über Holzschablonen gehämmert. Ein Herstellungsverfahren wie zu Großvaters Zeiten.

Der neue Rolls-Royce Carmargue kostet 200.000 Mark. Das teuerste Automobil der Welt. Das Geheimnis seines hohen Preises: der einzigartige Aufwand, der bei der Fertigung dieses Flaggschiffs der britischen Automobilindustrie betrieben wird.

Darüber berichtet die neue MOTOR REVUE.

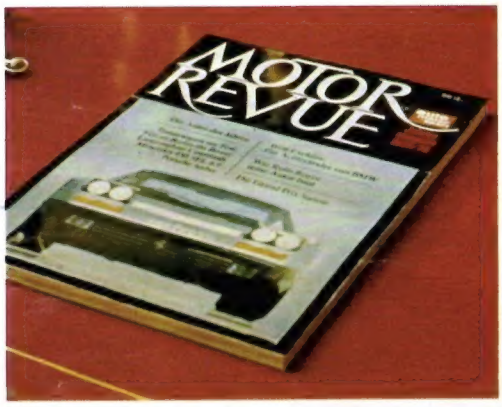


Wollen Sie wissen, wie einem Porsche turbo-Fahrer bei Tempo 250 zumute ist? Welche Faszination der Countach von Lamborghini ausstrahlt?
Die neue MOTOR REVUE vermittelt Ihnen dieses ebenso seltene wie exklusive Vergnügen.

Mehr noch. Lesen Sie alles über die Grand-Prix-Saison 1975 mit ihren dramatischen Höhepunkten. Über eine Welt-Exklusiv-Premiere bei BMW. Über Traumwagen im Test. Über schwere Motorräder, Boote und außergewöhnliche Reisen. Über Autos des Jahres. Über den Verkehr wie Experten ihn im Jahr 2000 sehen.

Inhalt und Ausstattung der neuen MOTOR REVUE setzen höchste Qualitätsmaßstäbe. MOTOR REVUE entsteht in der Redaktion von auto motor und sport, einer der führenden Autozeitschriften der Welt.

Die neue MOTOR REVUE erscheint nur einmal im Jahr. Mit über 160 lebendig, überwiegend farbig gestalteten Seiten. Sie kostet 12 Mark und ist bei allen guten Buchhandlungen und Zeitschriften-Verkaufsstellen erhältlich.



Eine gute Empfehlung:
Hier haben Sie das besondere Geschenk für besonders gute Freunde.

Marlboro. Der Geschmack von Freiheit und Abenteuer.

Hol' Dir den vollen Geschmack der Marlboro.

Leo Burnett 2/75